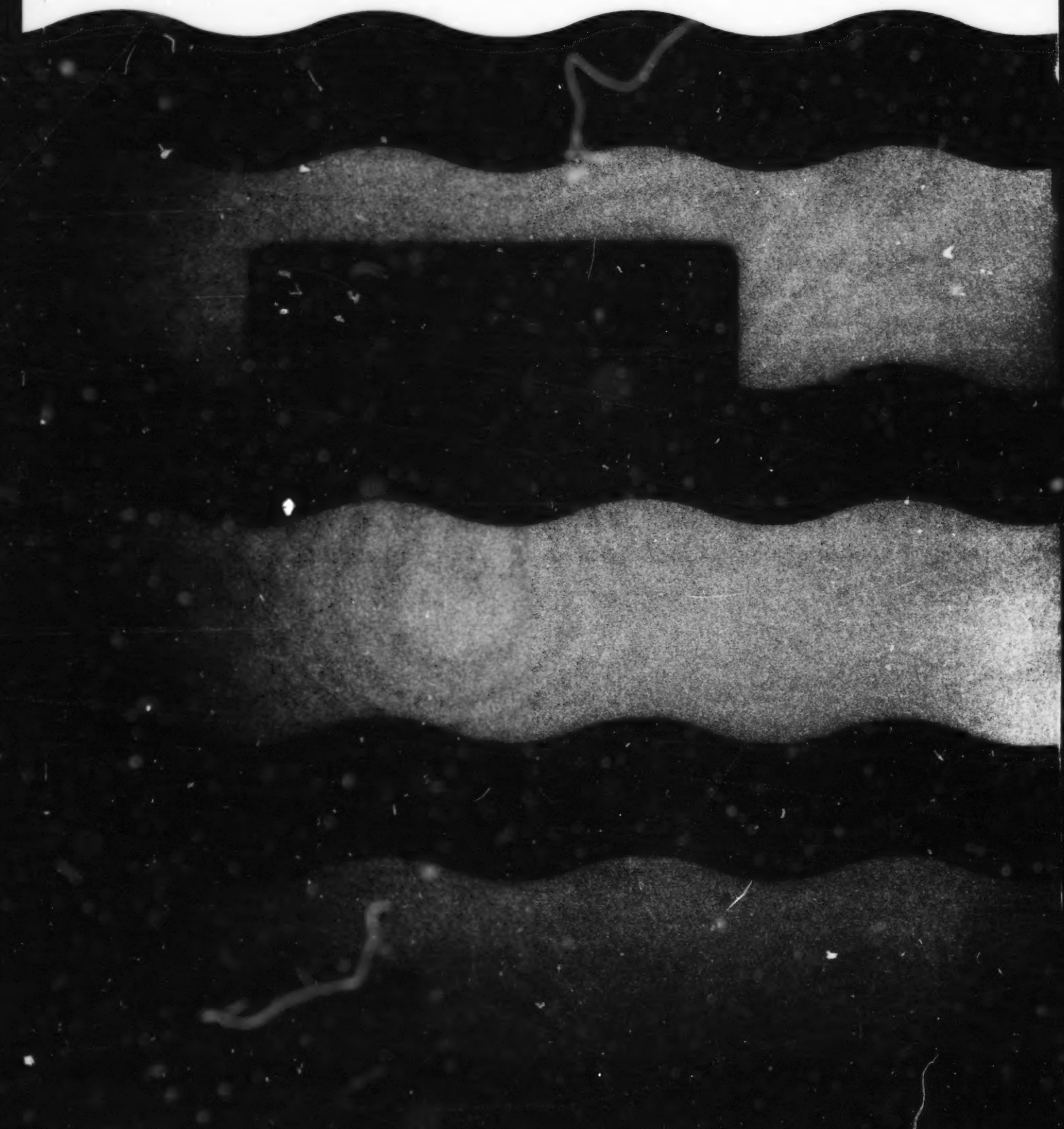
Transport Canada Transports Canada

TP 8294

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes



This publication is also available in English.

BATEAUX DE PÊCHE

Résumés des Rapports d'investigation
sur les sinistres maritimes

Publication N° 11 Août 1990

Résumés des accidents et sinistres maritimes de bateaux de pêche

Cette publication, publiée trois fois par année, donne un abrégé des rapports d'investigation sur les accidents/sinistres maritimes concernant les bateaux de pêche qui furent l'objet d'une enquête par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada. Une autre publication traitera des bateaux de pêche.

Nota :

1. Un glossaire des termes et des abréviations employés se trouve à la fin de cette publication.

2. À moins d'indication contraire, l'heure mentionnée dans cette publication est l'heure locale.

3. À moins d'indication contraire, tous les Règlements mentionnés dans cette publication ont été élaborés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

4 À moins d'indication contraire, tous les bateaux mentionnés dans la présente publication sont canadiens.

Les rapports complets des résumés ci-inclus pourront être obtenus en vous adressant au:

Directeur
Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
Suite 800
110, rue O'connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

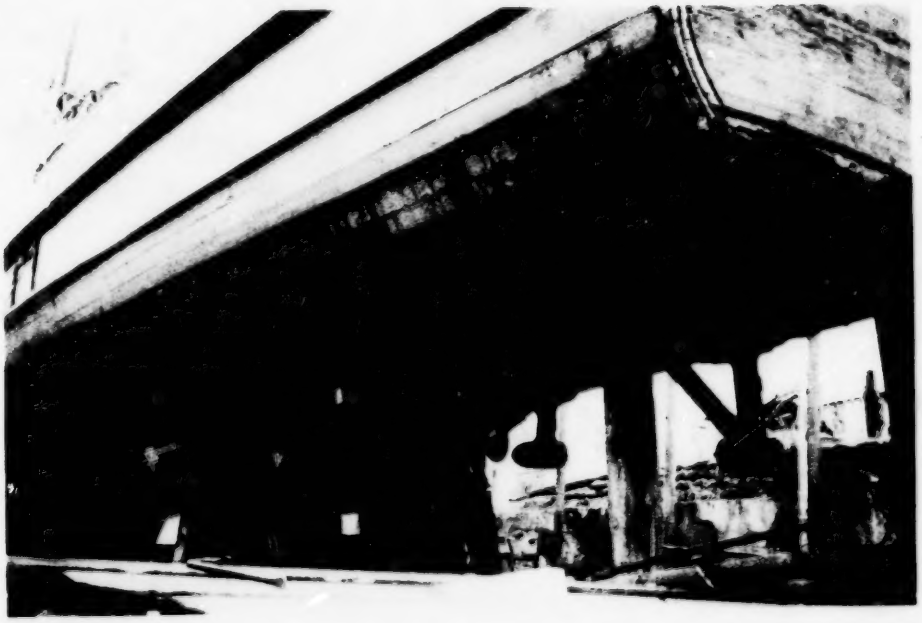
Les lecteurs doivent se rappeler que puisque cette publication et les rapports d'investigation distribués par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes sont publiés à des fins de prévention des accidents seulement, ils ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Leur contenu peut être insuffisant et trompeur s'il est utilisé à d'autres fins et ne peut servir de preuve dans quelle que procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent d'un accident décrit dans la présente publication. Les déclarations, les opinions et les constatations dans les rapports et les résumés appartiennent uniquement à la division des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part de Sa Majesté le chef du Canada ou en son nom.

TABLE DES MATIÈRES

			Page
1.	"PACIFIC LAUREL"	Échouement	1
2.	"SONNY C.2"	Perte par-dessus bord d'un membre d'équipage	4
3.	"GORDON BOLT NO 3"	Naufrage - Perte de vie	8
4.	"JASON WAYDE"	Chavirement et naufrage	12
5.	"BEARING SEA"	Blessures à un membre d'équipage	16
6.	"HESQUIAT"/"PRIDE & JOY"	Abordage	20
7.	"DALEWOOD PROVIDER"	Chavirement	23
8.	"MIDNIGHT ROCKERS"	Blessures à un membre d'équipage	28
9.	"NATURAL GIFT"	Perte par-dessus bord de l'opérateur	32
10.	"SOU'WEST MARINER"	Envahissement et perte totale	36
11.	"MARITIMER"	Incendie et perte totale	39
12.	"ANGO"	Perte par-dessus bord d'un membre d'équipage	42
	Glossaire		45

"PACIFIC LAUREL"



"PACIFIC LAUREL"

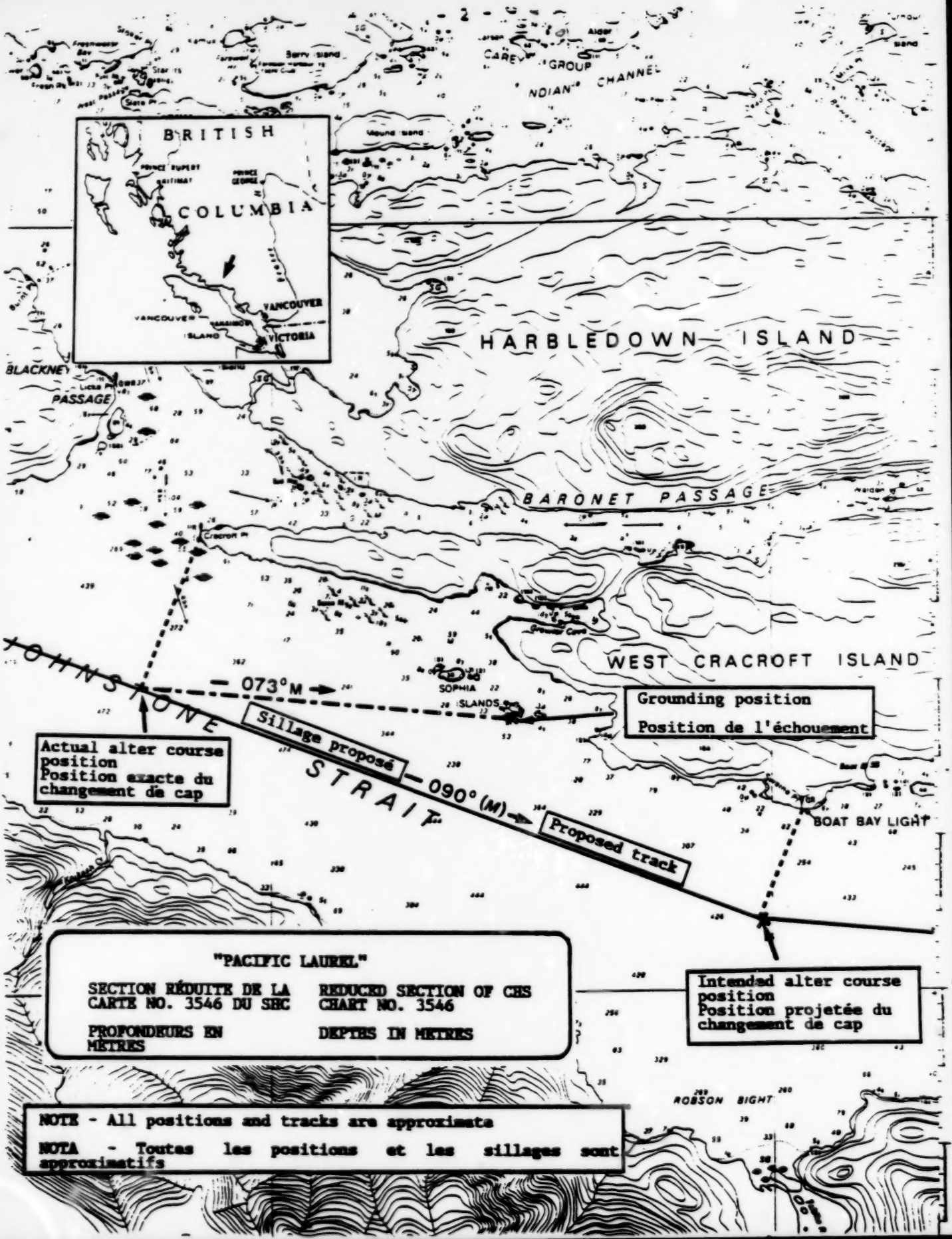
Échouement, île Sophia (C.-B.), le 27 mars 1989.

Résumé

Le transporteur de 135 tjb mesurant 33,04 m de long "PACIFIC LAUREL" est un senneur canadien qui sert normalement au transport du hareng et du saumon; lors de ce voyage, on s'en sert toutefois pour le transport d'eau fraîche. Son équipement de navigation comprend deux radars, un Loran C, un sondeur à écho, deux radiotéléphones VHF, un pilote automatique ainsi qu'un compas magnétique. Il appareille de Namu (C.-B.) le 27 mars 1989 en direction de Vancouver (C.-B.) chargé de 110 t d'eau fraîche et ayant à son bord un équipage de trois membres. Vers 16h00, le seul radar en état de marche cesse de fonctionner, l'autre radar étant hors d'usage depuis le 21 mars soit avant l'appareillage de Vancouver en direction de Namu. Le capitaine envisage de se rendre à Alert Bay pour y effectuer des réparations après que le second ait pris le quart à 18h00 mais on retarde l'escale vu que les conditions météorologiques sont bonnes. Durant le quart, on passe du pilote automatique à la gouverne manuelle sur la préférence de l'officier de quart qui, seul sur la passerelle, assume les fonctions de navigateur, d'homme de barre et de veille.

Le bateau file sur un cap au 090° (M) à une vitesse d'environ 9 kn. À 22h37, l'officier de quart confond le phare de la pointe Cracroft avec le phare de Boat Bay, sans avoir identifié positivement le phare ni vérifié la position du bateau, et change le cap au 073° (M). Il est impossible de procéder à des sondes, étant donné que le sondeur à écho ne fonctionne pas. Peu après, l'officier de quart estime que le bateau se trouve trop près de la rive. Il dirige un projecteur vers l'avant et met la barre 'à droite toute' en apercevant un récif immergé mais le bateau frappe un coup oblique; il subit des avaries à sa quille et des dommages à la machine bâbord de même qu'au gouvernail bâbord.

Le capitaine, réveillé par l'impact, pénètre dans la timonerie et met les machines au point mort puis fait des vérifications afin de localiser les avaries. On pompe l'eau fraîche du réservoir arrière à poisson. L'inondation est contrôlée à l'aide d'une pompe. Il transmet un appel d'urgence pour demander de l'aide sur la voie 16 du radiotéléphone VHF, déclenchant ainsi une opération de recherche et sauvetage. Le bateau est finalement remorqué à Alert Bay et, après y avoir subi des réparations temporaires, il se dirige vers New Westminster (C.-B.) le 3 avril pour y subir des réparations permanentes dont on évalue le coût à 90 000$.


BRITISH
COLUMBIA
VANCOUVER
VICTORIA
HARBLEDOWN ISLAND
BLACKNEY PASSAGE
BARONET PASSAGE
WEST CRACROFT ISLAND
SOPHIA ISLANDS
JOHNSTONE STRAIT
073° M
Sillage proposé
090° (M)
Proposed track
Grounding position
Position de l'échouement
Actual alter course position
Position exacte du changement de cap
Intended alter course position
Position projetée du changement de cap
BOAT BAY LIGHT
ROBSON BIGHT
"PACIFIC LAUREL"
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE NO. 3546 DU SHC
REDUCED SECTION OF CHS CHART NO. 3546
PROFONDEURS EN MÈTRES
DEPTHS IN METRES
NOTE - All positions and tracks are approximate
NOTA - Toutes les positions et les sillages sont approximatifs

Constatations

Le soir du 27 mars 1989, le bateau de pêche/transporteur "PACIFIC LAUREL" s'est échoué sur l'Île Sophia (C.-B.) tandis qu'il transitait dans le détroit Johnstone par bonne visibilité et bonnes conditions météorologiques à cause d'une erreur de navigation.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'échouement:

- il n'y avait pas d'autre équipement de navigation disponible pour faciliter la conduite du bateau à l'officier de quart lorsque le second radar est devenu hors d'usage;
- on n'a pas pointé le progrès du bateau sur la carte utilisée ni établi sa position avant le changement de cap;
- on a pris le phare de la pointe Cracroft pour celui de Boat Bay et on a effectué le mauvais changement de cap;
- l'officier de quart est passé du pilote automatique à la gouverne manuelle parce qu'il le préférait ainsi;
- l'officier de quart n'a pas pu porter toute son attention sur la navigation sécuritaire du bateau, étant donné qu'il s'occupait de la gouverne et de la veille;
- on n'a pas effectué la vérification du progrès du bateau en utilisant le temps de passage entre deux amers connus.

Autres constatations

Le bateau n'avait pas à bord les cartes et les publications à jour pour le secteur.

Le sondeur à écho à bord n'était pas branché et en état de marche.

Bien qu'il y ait eu des radars à bord malgré qu'ils n'étaient pas requis, on n'a pas saisi l'occasion de les faire vérifier à Alert Bay lorsque l'un d'eux est devenu hors d'usage.

"SONNY C.2"

Perte par-dessus bord d'un membre d'équipage entraînant sa mort, baie de Plaisance, le 27 mai 1989.

Résumé

Le "SONNY C.2" est un petit bateau de pêche de 7 tjb typique de ceux qui sont utilisés pour la pêche du homard ou de poisson pour appât aux Îles-de-la-Madeleine. Les emménagements ainsi que la timonerie se situent à l'arrière et la salle des machine au milieu du navire. À mi-chemin entre l'extrémité supérieure du pavois d'une hauteur de 407 mm et le fond du bateau, il y a un pont sur l'arrière.

Le 27 mai 1989, le bateau appareille du quai de Cap-aux-Meules dans les Îles-de-la-Madeleine afin de recueillir la prise de certains casiers à homards et de rentrer les filets à maquereau dans la baie de Plaisance.

Tandis que le bateau fait route après avoir récupéré la prise, un membre d'équipage, qui travaille sur le pont assis sur une boîte du côté bâbord faisant face à l'intérieur du bateau, tombe par-dessus bord sans qu'on l'entende crier à l'aide. Après qu'un compagnon avise le patron du fait que quelqu'un est tombé par-dessus bord, ce dernier retourne le bateau et se dirige vers la victime qui flotte sans bouger, figure dans l'eau. Cinq minutes après sa chute par-dessus bord, la victime inconsciente est hissée à bord avec difficulté et allongée sur le pont.

En route vers le port, on demande une ambulance et on tente de réanimer la victime mais elle ne reprend pas conscience. Dès l'arrivée à Cap-aux-Meules, on transfère dans l'ambulance la victime qui, une demi-heure après sa chute par-dessus bord, arrive à l'hôpital où on la déclare morte après examen.

La victime ne s'était pas plainte de malaise avant sa chute par-dessus bord et on ne lui connaissait pas de maladie.

Constatations

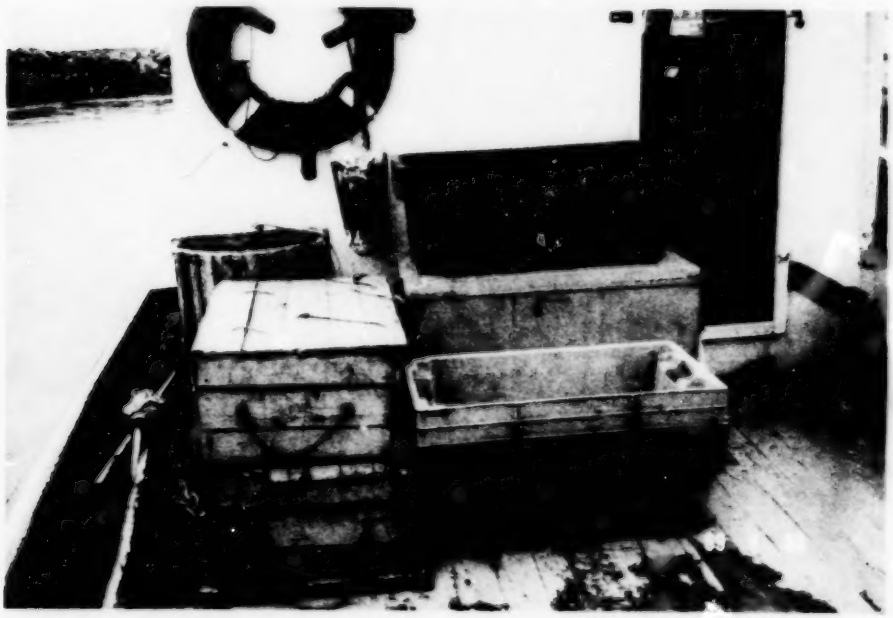
Le 27 mai 1989, le matelot qui travaillait sur le pont à bord du petit bateau de pêche immatriculé au Canada "SONNY C.2" est tombé par-dessus bord et s'est noyé tandis que le bateau faisait route.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident:

- la victime est tombée par-dessus bord alors qu'elle était assise sur une boîte du côté bâbord faisant face vers l'intérieur sans crier pour demander de l'aide;

"SONNY C.2"

3 days after the accident. 3 jours après l'accident.



The victim was sitting on the 2 boxes on the port side when he fell overboard.

La victime était assise sur les deux boîtes à bâbord lorsqu'elle a basculé pas dessus bord.

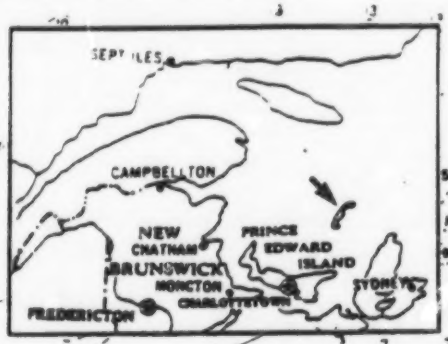
- il est possible que la victime ait perdu l'équilibre à cause du léger roulis causé la mer peu agitée et soit tombée par-dessus bord;

- la hauteur du pavois n'était que de 407 cm;

- la victime s'est heurté le front durant ou après sa chute, ce qui lui a fait perdre conscience;

- la victime ne portait pas de gilet de sauvetage ou de VFI;

- la victime n'a pas repris conscience malgré les tentatives de réanimation.



LAGUNE DU HAVRE AUX MAISONS

ILE DU CAP AUX MEULES

APPROXIMATE POSITION OF ACCIDENT
POSITION APPROXIMATIVE DE L'ACCIDENT

BAIE DE PLAISANCE

ILE D'ENTRÉE

ILE DU HAVRE AUBERT

"SONNY C.2"

SECTION DE LA CARTE NO. L/C 4451 DU SHC

SECTION OF CHS CHART NO. L/C 4451

PROFONDEURS EN BRASSES

DEPTHS IN FATHOMS

"GORDON BOLT NO 3"

Naufrage entraînant la perte d'une vie, côte Sud de l'Île d'Anticosti, le 29 juillet 1989.

Résumé

Le homardier en bois de 2 tjb mesurant 6,7 m "GORDON BOLT NO 3", connu sous le nom de "DÉBROUILLARD", pêche le homard au large de la côte Sud de l'Île d'Anticosti. Le bateau utilise le campement du Lac-de-la-Croix situé à environ 7 milles à l'Est de le Pointe-du-Sud en tant que base d'opérations. Le ou vers le 25 juillet 1989, on déplace les casiers en eaux profondes à quelque 1,5 milles de la côte, vu les mauvaises conditions météorologiques prévues.

Le 29 juillet à l'aube, le "DÉBROUILLARD" quitte le campement du Lac-de-la-Croix avec le "EMMANUEL" afin de remettre les casiers en eaux peu profondes, les conditions météorologiques prévues étant favorables.

Vers 14h30, le "DÉBROUILLARD" mouille un jeu de huit casiers relié à un câble en nylon de 3/8 de pouce d'une longueur approximative de 18 m à l'intérieur de la ligne de 5 brasse lorsque le câble s'emmêle dans l'hélice. La machine saisit et le bateau, en fait 'ancré' par l'arrière, embarde à tribord. Le patron tente en vain de prendre et de couper le câble emmêlé dans l'hélice. Durant ce temps, le bateau, vent et vagues par l'arrière, embarque des paquets de mer et commence à descendre. Incapable de couper le câble, les deux pêcheurs enlèvent leurs bottes en caoutchouc et le patron met une bouée de sauvetage autour de lui tandis que le matelot endosse un gilet de sauvetage. Alors que le bateau est submergé dans environ un pied d'eau, ils prennent la précaution de s'attacher ensemble et abandonnent le bateau.

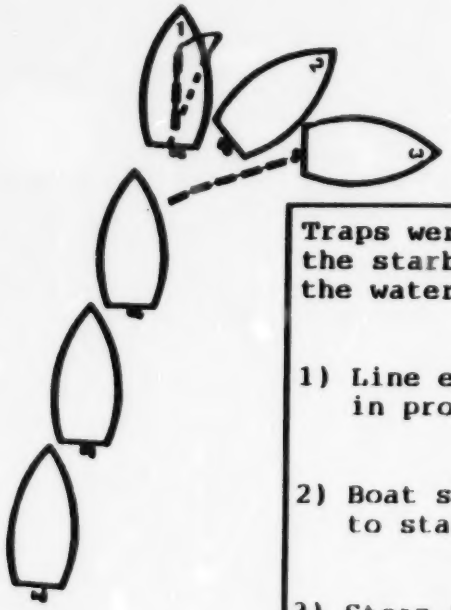
Étant donné que seul le patron sait nager, le matelot se tient après la bouée de sauvetage du patron qui tente de nager jusqu'au rivage. Le fort courant de jusant rend la nage difficile. Au moment où ils parviennent au rivage, le patron est épuisé, désorienté et confus; il demande au matelot où se trouve la terre. Le matelot, également épuisé et souffrant d'hypothermie, traîne le patron avec peine et le hisse sur un gros rocher. Après avoir retiré la bouée de sauvetage autour du patron à sa demande, le matelot se précipite au campement à environ 3 ou 4 milles pour trouver de l'aide.

En retournant sur les lieux, il n'y a pas de trace du patron sur le rocher, étant donné que les deux sont recouverts d'eau par la marée montante. Suite à des recherches, le corps du patron est retrouvé le lendemain à quelque 2 milles du rivage.

Shore Rivage

Direction of wind, current and waves
Direction du vent, du courant et des vagues

"GORDON BOLT NO 3"



Traps were placed over the starboard side in the water
Mise à l'eau des casiers du côté tribord

1) Line entangled in propeller
Filin enroulé autour de l'hélice

2) Boat swings to starboard
L'embarcation pivote à tribord

3) Stern to wind and waves, shipped water over the stern and sank
L'arrière au vent et a la mer, l'eau embarque sur l'arrière et l'embarcation coule

Constatations

Au cours de l'après-midi du 29 juillet 1989, le homardier "DÉBROUILLARD" procédait à la mise à l'eau d'une ligne de fond reliée à des casiers dans le secteur de la pointe du Sud à l'Île d'Anticosti. Soudainement, il a subi une perte de propulsion et de gouverne suite à l'enroulement de la ligne de fond autour de l'hélice.

Ancrée par l'arrière, l'embarcation a été inondée rapidement par la houle et la vague venant de l'Ouest avant de couler.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué au naufrage:

- la mise à l'eau de la ligne de fond du côté sous le vent a causé l'enroulement accidentel de celle-ci autour de l'hélice;
- l'inondation de l'embarcation a été trop rapide pour l'utilisation de la pompe manuelle;
- le patron a tenté de relever la ligne de fond pour la couper mais sans succès.

Après avoir ramené le matelot en lieu sûr près du rivage, l'opérateur a perdu la vie à cause des facteurs suivants qui y a contribué:

- la température de l'eau à 6° C a limité le temps de survie de la victime à environ une heure;
- la déperdition de chaleur corporelle due à la nage a fait que la victime a succombé à l'hypothermie;
- la victime était perdue et confuse au moment d'atteindre la rive, résultat de l'épuisement;
- la victime, laissée sans surveillance sur un rocher, a été recouverte par la marée montante.

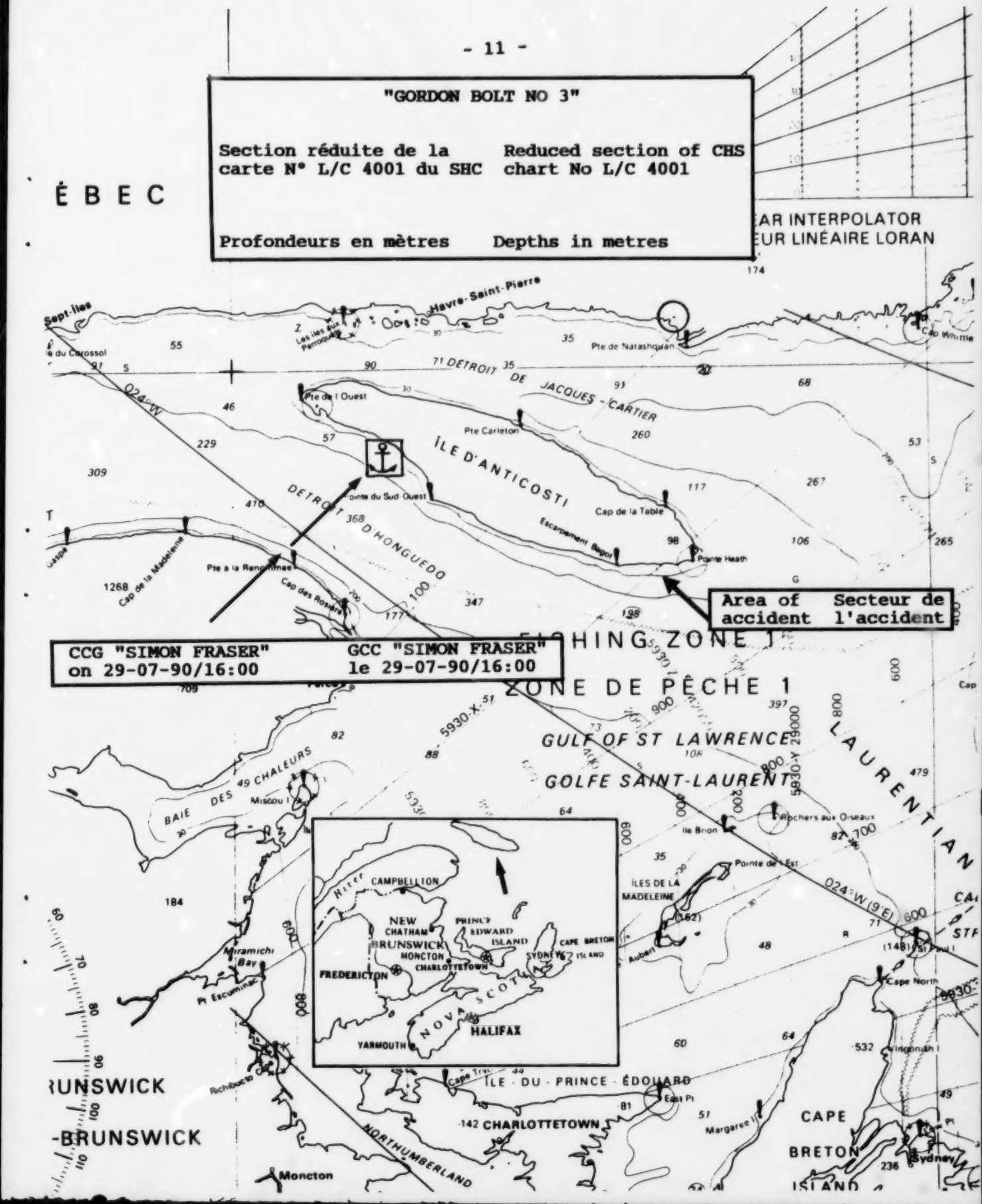
Autres constatations

Le matelot a eu la vie sauve grâce à la détermination du patron d'atteindre la rive à la nage.

Le matelot ne savait pas nager.

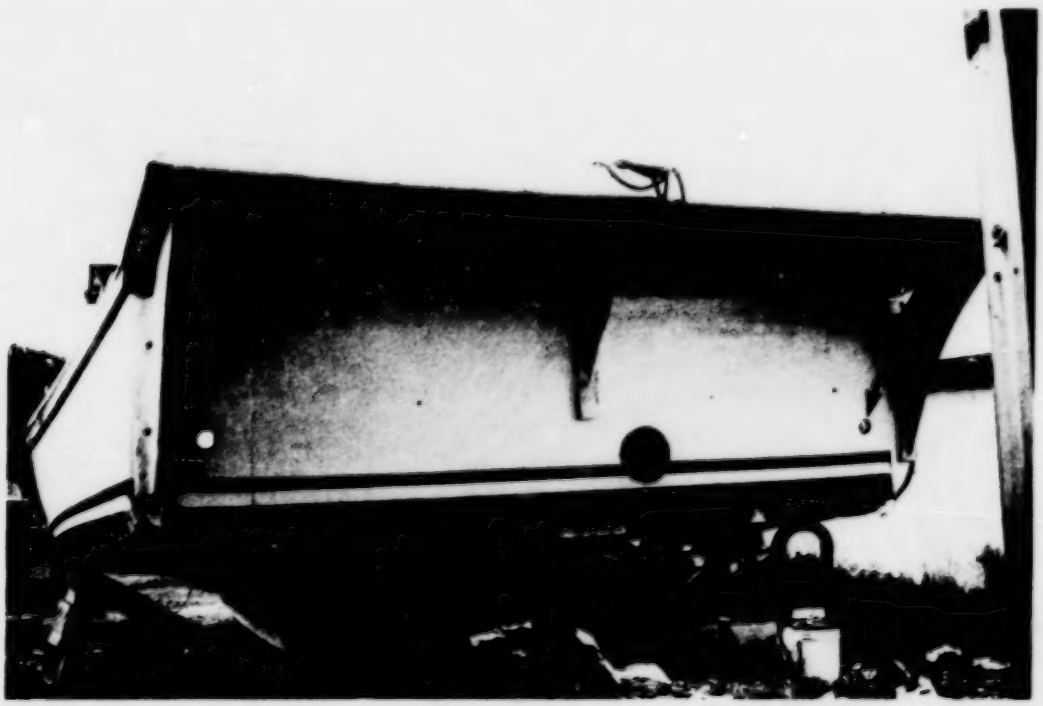
Il était heureux que d'autres bateaux de pêche se trouvent dans le secteur, en ce qu'ils ont résolu les problèmes causés par la faible couverture VHF du secteur en assurant le relais des messages radio.

Il semble que, dans le secteur où l'accident s'est produit, les communications radio VHF avec la SRGC de Rivière-au-Renard sont parfois difficiles à cause de problèmes de la tour VHF à capter les signaux radio.


"GORDON BOLT NO 3"
Section réduite de la carte N° L/C 4001 du SHC
Reduced section of CHS chart No L/C 4001
Profondeurs en mètres
Depths in metres
ÉBEC
AR INTERPOLATOR
EUR LINÉAIRE LORAN
Sept-Iles
Havre-Saint-Pierre
Pte de Natashquan
Cap Whittle
DETROIT DE JACQUES-CARTIER
Pte de l Ouest
Pte Carleton
ÎLE D'ANTICOSTI
Pointe du Sud-Ouest
Cap de la Table
Escarpement Bagot
Pointe Heath
DETROIT D'HONGUEDO
Cap de la Madeleine
Pte à la Renommée
Cap des Rosiers
Area of accident
Secteur de l'accident
CCG "SIMON FRASER" on 29-07-90/16:00
GCC "SIMON FRASER" le 29-07-90/16:00
FISHING ZONE 1
ZONE DE PÊCHE 1
GULF OF ST LAWRENCE
GOLFE SAINT-LAURENT
LAURENTIAN
BAIE DES CHALEURS
Miscou I
Rochers aux Oiseaux
Ile Brion
Pointe de l'Est
ÎLES DE LA MADELEINE
Aubert
Cape North
Miramichi Bay
Pt Escuminac
Richibucto
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
CHATHAM
MONCTON
PRINCE EDWARD ISLAND
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
CAPE BRETON ISLAND
FREDERICTON
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
East Pt
CHARLOTTETOWN
Margaree I
CAPE BRETON ISLAND
Sydney
NORTHUMBERLAND
Moncton
RUNSWICK
-BRUNSWICK

"JASON WADE"

Under repair after salvaging.
En réparation après avoir été récupéré.



Unplugged scupper holes. Dalots non bouchés.

"JASON WAYDE"

Chavirement, naufrage suivi du sauvetage, au large de la côte de l'Île-du-Prince-Édouard, le 9 août 1989.

Résumé

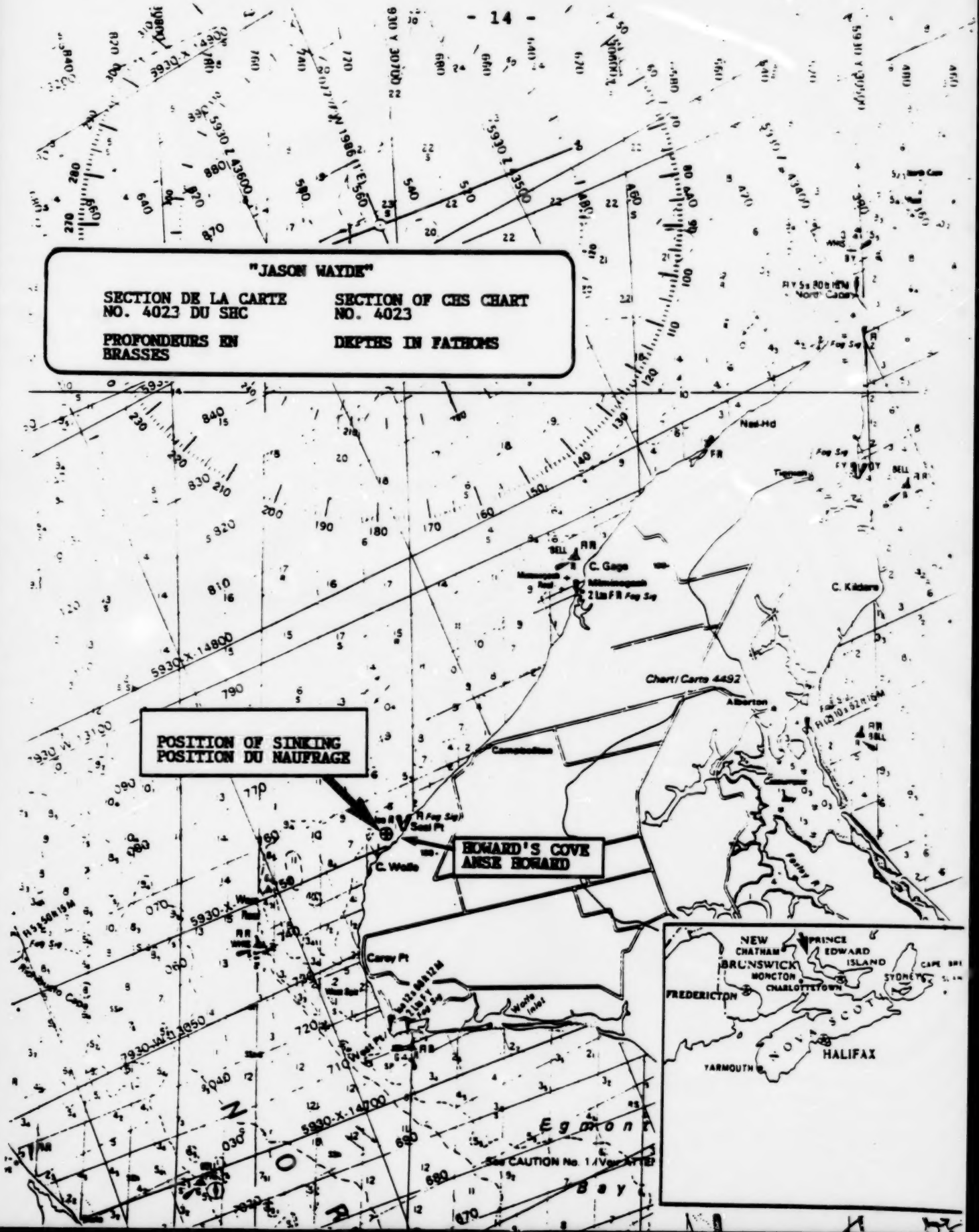
Le "JASON WAYDE" est un petit bateau de pêche non ponté de 11,9 tjb mesurant 10,94 m immatriculé au Canada. Il est chargé de 108 casiers à homard construits en bois ainsi que des engins de pêche nécessaires. Ils sont entreposés sur le pont-coffre mais ne sont pas arrimés. Le bateau a une assiette positive de telle manière que les dalots sur les côtés et le tableau arrière sont immergés dans respectivement environ 30 mm et 60 mm, ce qui fait que l'on doive poser des bouchons de dalots. Le franc-bord arrière est d'environ 480 mm.

Le bateau appareille de l'anse Howard (Î.-P.-É) au début de la saison de pêche du homard durant la matinée du 9 août et se dirige vers les lieux de pêche du homard au large des côtes avec un équipage de cinq membres. Les conditions météorologiques sont des vents de 23 kn du WNW provoquant une mer du NW d'agitée à forte à l'extérieur du port du départ jusqu'au moment du naufrage, soit environ dix minutes plus tard. Après avoir franchi l'entrée du port, la première d'une série de vagues vient se briser à l'avant tandis que le bateau file à une vitesse d'environ 8 kn. Les vagues d'une hauteur approximative de 2 m font tanguer fortement le "JASON WAYDE"; ce dernier embarque des paquets de mer par-dessus l'étrave de même que la timonerie qui se déversent dans le pont-coffre. Le bateau donne de plus en plus de la bande; il s'engage fortement et rapidement à tribord jusqu'à ce que le franc-bord soit réduit de manière telle que les paquets de mer embarqués subséquemment inondent le pont-coffre. Le bateau s'engage davantage sur son flanc tandis que l'eau de mer entre par-dessus le plat-bord tribord et inonde les emménagements, faisant sombrer le bateau par l'arrière à la position 46°44,2'W par 64°24,8'W alors qu'il gîtait à un angle d'environ 90°.

On estime que le bateau a chaviré et coulé en deux minutes environ, ce qui a empêché l'équipage de revêtir des gilets de sauvetage, de larguer le radeau de sauvetage ou d'émettre un appel de détresse. Entre temps, l'équipage abandonne le bateau et se jette à la mer. Il a été heureux qu'un autre bateau de pêche se dirigeant vers les lieux de pêche observe le naufrage et porte secours à l'équipage.

Une semaine plus tard, le "JASON WAYDE" est récupéré et réparé à un coût estimé de 6 000$. On rapporte de la pollution mineure.

Le sinistre à l'étude est typique d'une série de naufrages similaires impliquant des bateaux de cette classe au cours desquels les paquets de mer embarqués ne peuvent s'égoutter et les bateaux, déjà lourdement chargés, sont envahis par les hauts. Plusieurs


"JASON WAYDE"
SECTION DE LA CARTE NO. 4023 DU SHC
SECTION OF CHS CHART NO. 4023
PROFONDEURS EN BRASSES
DEPTHS IN FATHOMS
POSITION OF SINKING
POSITION DU NAUFRAGE
HOWARD'S COVE
ANSE HOWARD
Chart/Carte 4492
C. Gage
C. Kidney
C. Wolfe
Carey Pt
Egmont
Bay
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
MONCTON
CHARLOTTETOWN
FREDERICTON
HALIFAX
YARMOUTH
SCOTIA

bateaux de ce type prennent des risques. Le sinistre à l'étude souligne à nouveau le fait que les opérateurs doivent faire preuve de la prudence requise dans le chargement de leurs bateaux.

Constatations

Le bateau de pêche canadien "JASON WAYDE" a sombré le 9 août 1989 dans une mer relativement forte tandis qu'il se rendait sur les lieux de pêche au large de la côte Ouest de l'Île-du-Prince-Édouard alors qu'il était lourdement chargé de casiers à homard et d'engins de pêche.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué au sinistre:

- ce petit bateau non ponté était lourdement chargé, compte tenu des conditions de mer;

- le bateau était chargé à un tel point que le franc-bord était considérablement réduit et qu'il fallait boucher les dalots du pont-coffre, vu qu'ils étaient immergés;

- l'eau de mer a pénétré sur le pont-coffre non drainé et a été emprisonnée, causant un effet de carène liquide qui a réduit de manière appréciable la stabilité transversale initiale du bateau;

- l'eau de mer emprisonnée a été attirée vers l'un des côtés du pont-coffre, faisant gîter le bateau et immerger son plat-bord, ce qui a amené plus d'eau sur le pont qui a ensuite inondé la partie inférieure de la coque, provoquant la perte totale de la flottabilité.

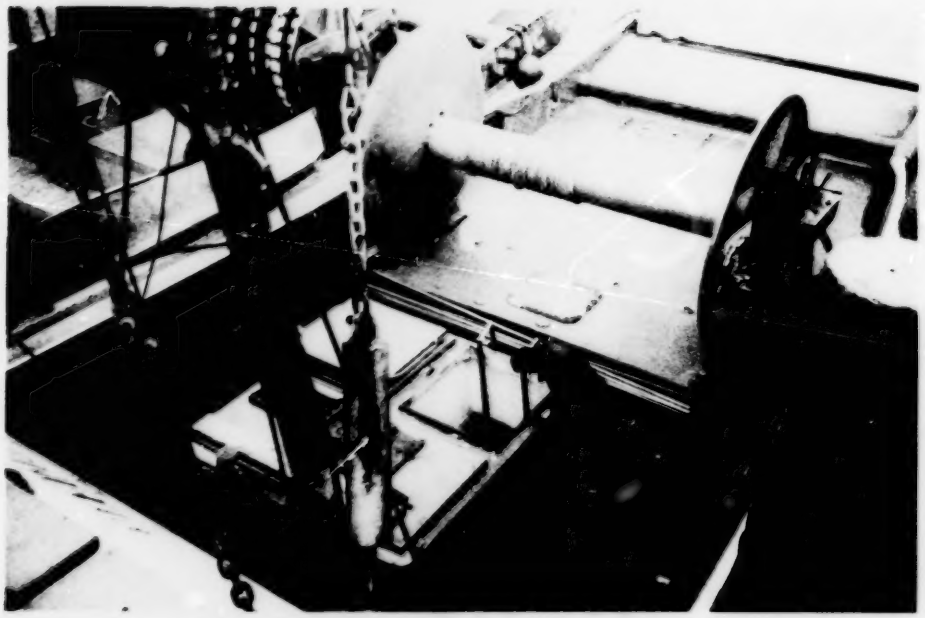
Autres constatations

La vitesse à laquelle le bateau a chaviré puis sombré a empêché l'utilisation de l'équipement de sauvetage et du radiotéléphone.

Il était heureux qu'un autre bateau de pêche se soit trouvé dans le secteur.

La bosse du radeau de sauvetage gonflable n'était pas fixée, tel que recommandé.

"BERING SEA"



Hydraulically operated winch drum.
Tambour de treuil hydraulique.

"BERING SEA"

Blessures à un membre d'équipage, au large de Bonilla (C.-B.), le 14 août 1989.

Résumé

Le "BERING SEA" est un senneur/palangrier en acier soudé de construction fermée typique à la côte Ouest. Il est muni d'une rampe arrière hydraulique en acier, d'un treuil à tambour et d'un tambour de boursage. Les commandes du treuil ne sont pas du genre 'à levier d'arrêt d'urgence'; même si les commandes à bord du "BERING SEA" sont en position ouverte/fermée ou au point mort, le tambour continue à se dévider jusqu'à ce que le levier soit déplacé manuellement vers l'avant une fois que celui-ci est engagé en position avant ou arrière. Étant un navire de plus de 15 tjb mais de moins de 150 tjb, la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne de Vancouver (C.-B.) inspecte à tous les quatre ans le "BERING SEA" qui détient un certificat valide d'inspection SIC 29.

Au cours de l'après-midi du 14 août 1989, un apprenti matelot qui est aux commandes hydrauliques du treuil tente de dégager une maille prise dans des flotteurs alors que l'on enroule la senne sur le tambour. Il semble qu'il ait ramené les agrafes de ses bretelles vers l'extérieur de son ciré afin d'empêcher qu'elles ne se frottent contre sa poitrine et l'irritent. Les agrafes s'accrochent au filet, entraînant le matelot sur le tambour.

Le patron, qui travaille à l'avant du tambour, entend un bruit étrange, lève les yeux et aperçoit le matelot sur le tambour. Il gagne l'arrière du bateau et met le treuil en marche arrière puis le matelot tombe sur le pont.

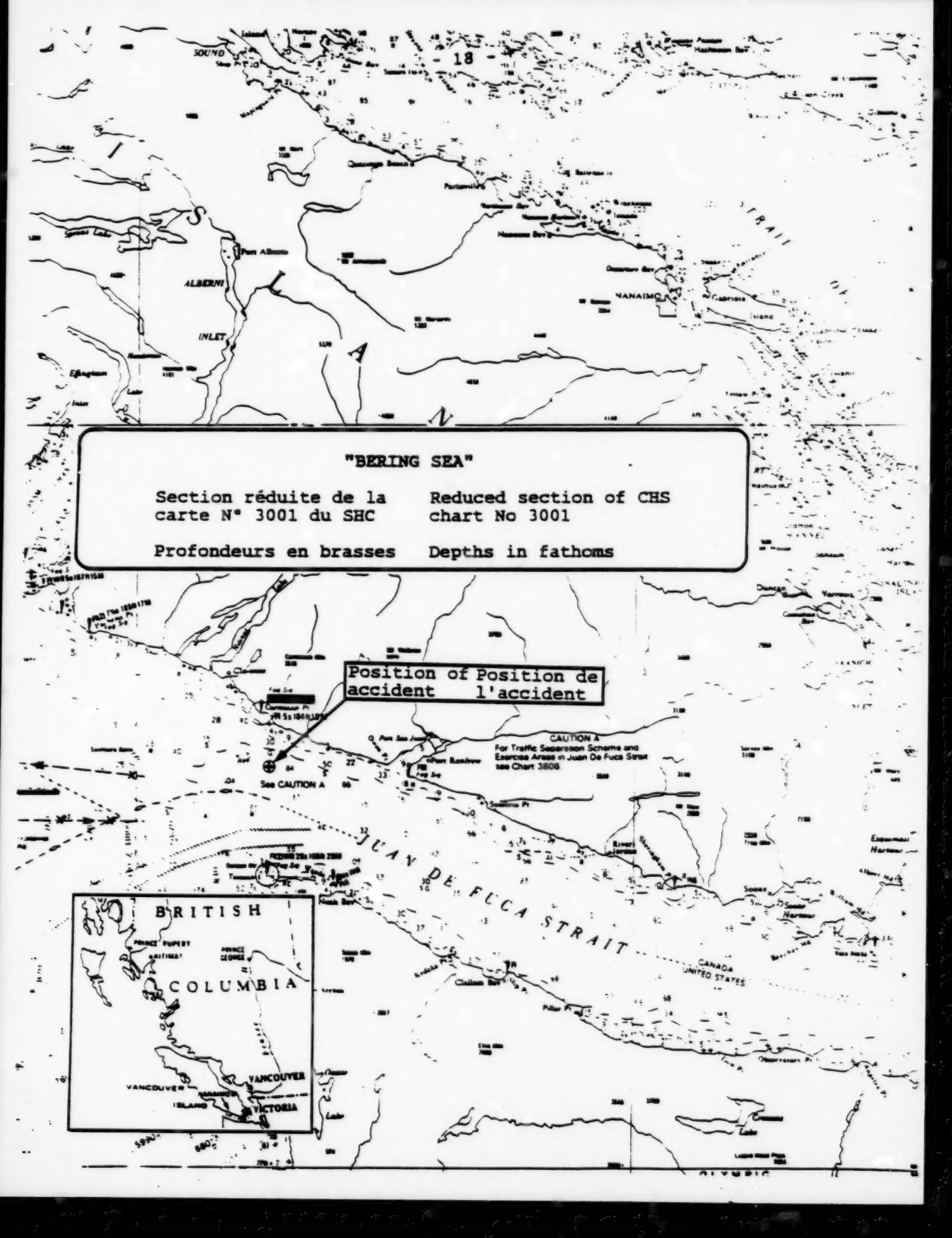
L'équipage l'installe le plus confortablement possible et prend les dispositions pour une évacuation médicale MEDEVAC'. Il est transporté à un hôpital de Victoria où il est traité pour des fractures à la poitrine et à la colonne vertébrale ainsi que des lésions internes. Le matelot obtient son congé de l'hôpital et on s'attend à ce qu'il se rétablisse complètement.

Constatations

Par bonnes conditions météorologiques le 14 août 1989, une agrafe des bretelles de la bavette du ciré que portait un apprenti matelot s'est pris dans le filet alors que celui-ci était hissé à bord du bateau de pêche "BERING SEA" et s'est enroulé autour du tambour.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident:

- afin d'atténuer l'irritation que provoquait le frottement


"BERING SEA"
Section réduite de la carte N° 3001 du SHC
Reduced section of CHS chart No 3001
Profondeurs en brasses
Depths in fathoms
Position of accident
Position de l'accident
CAUTION A
For Traffic Separation Scheme and Exercise Areas in Juan De Fuca Strait see Chart 3606
See CAUTION A
JUAN DE FUCA STRAIT
CANADA
UNITED STATES
BRITISH COLUMBIA
VANCOUVER
VICTORIA
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
ALBERNI INLET
SOUND

de l'agrafe contre sa poitrine, vu la conception de l'agrafe du genre crochet, le matelot a passé l'agrafe de l'intérieur vers l'extérieur de la bavette, exposant ainsi les crochets et permettant à une d'entre elles de se prendre dans la maille du filet;

- manquant d'expérience, le matelot n'a pas évalué tous les dangers associés à la pêche;

- le matelot n'a pas suivi la directive du patron de se tenir éloigné du filet et d'enrouler la ralingue supérieure dans le but de maintenir les flotteurs dégagés.

Autres constatations

Le patron ne détenait pas de certificat de compétence en vue d'exploiter un bateau de pêche de cette taille ni de certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime).

Les commandes du treuil à tambour n'étaient pas du genre 'à levier d'arrêt d'urgence' et n'étaient pas tenues de pouvoir fonctionner de cette manière en vertu des règlements.

Le matelot a demandé de l'aide mais le patron ne l'a entendu que faiblement, étant donné le bruit des machines.

"HESQUIAT"/"PRIDE & JOY"

Abordage, chenal Grenville (C.-B.), le 18 août 1989.

Résumé

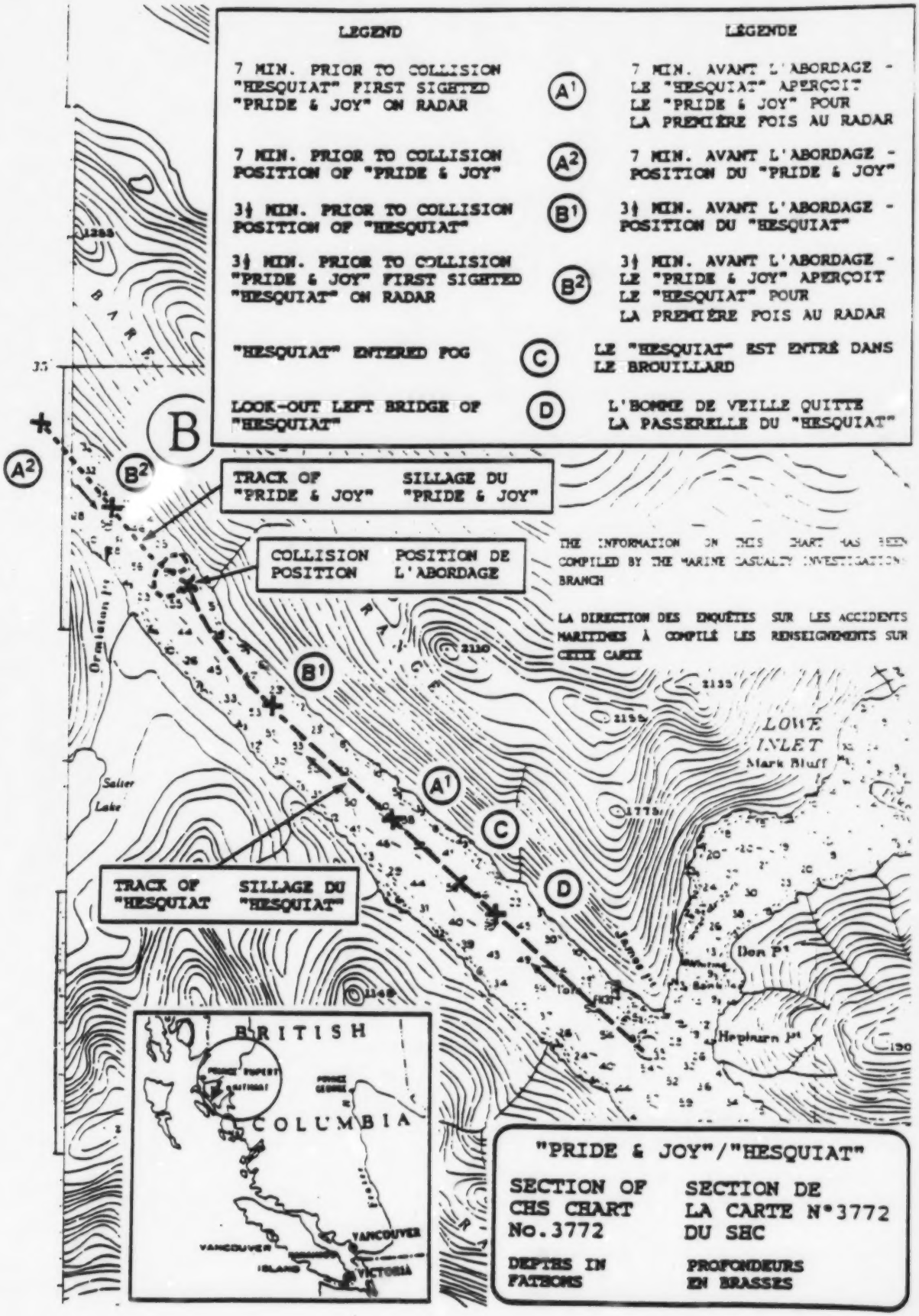
"HESQUIAT"

Le transporteur de poisson de 167 tjb mesurant 31,2 m immatriculé au Canada "HESQUIAT" se dirige vers Prince Rupert à une vitesse d'environ 10 kn; il est en direction Nord dans le chenal Grenville et a à son bord un équipage de 6 membres ainsi qu'environ 120 tonnes de saumon. Le pilote automatique est en marche; le matelot se tient devant la console et le mécanicien maintient la veille. Après avoir croisé le phare de l'île Tom, le mécanicien se rend à la salle des machines et, quelque temps plus tard, le bateau entre dans un banc de brouillard; la visibilité est réduite à 90 m et il semble que les signaux de brume appropriés sont émis.

Environ 7 minutes avant l'abordage, on observe la cible radar d'un navire, plus tard identifié comme étant le "PRIDE & JOY", en direction Sud à environ 2 milles sur l'avant. On passe en commande manuelle et on effectue un changement de cap peu important à tribord. Lorsque l'on aperçoit un feu de côté vert à environ 20° par bâbord avant, on réduit la vitesse puis on met la machine en marche arrière mais cette mesure est prise trop tard et les deux navires sont impliqués dans un abordage. Il subit des avaries mineures et on estime que le coût des réparations s'élève à 10 000$.

"PRIDE & JOY"

Le bateau pour la pêche à la traîne de 14,9 tjb mesurant 11,83 m immatriculé au Canada "PRIDE & JOY" se dirige vers les lieux de pêche au large de Cape Cook (C.-B.) avec un équipage de trois membres à son bord. Le bateau, en direction Sud, navigue plutôt du côté Nord du chenal Grenville. Le matelot est seul sur la passerelle. Près de trois minutes avant l'abordage, un navire, plus tard identifié comme étant le "HESQUIAT", apparaît faiblement sur l'écran radar à tribord de la ligne de foi à environ 1 mille. Le matelot effectue une série de changements de cap peu importants à bâbord sans établir de communication au radiotéléphone VHF. Lorsque les deux navires se rapprochent, on met la barre 'à gauche toute'. Il fait un cercle complet avant de heurter le "HESQUIAT" sur l'avant du centre à bâbord. Juste avant l'abordage, on réduit la vitesse et met les machines en marche arrière. Il subit d'importantes avaries; on l'abandonne puis il est ultérieurement récupéré. On estime que le coût de remplacement s'élève à 200 000$. Le "HESQUIAT" porte secours aux trois membres d'équipage.


LEGEND
7 MIN. PRIOR TO COLLISION "HESQUIAT" FIRST SIGHTED "PRIDE & JOY" ON RADAR
A1
7 MIN. PRIOR TO COLLISION POSITION OF "PRIDE & JOY"
A2
3½ MIN. PRIOR TO COLLISION POSITION OF "HESQUIAT"
B1
3½ MIN. PRIOR TO COLLISION "PRIDE & JOY" FIRST SIGHTED "HESQUIAT" ON RADAR
B2
"HESQUIAT" ENTERED FOG
C
LOOK-OUT LEFT BRIDGE OF "HESQUIAT"
D
LÉGENDE
7 MIN. AVANT L'ABORDAGE - LE "HESQUIAT" APERÇOIT LE "PRIDE & JOY" POUR LA PREMIÈRE FOIS AU RADAR
7 MIN. AVANT L'ABORDAGE - POSITION DU "PRIDE & JOY"
3½ MIN. AVANT L'ABORDAGE - POSITION DU "HESQUIAT"
3½ MIN. AVANT L'ABORDAGE - LE "PRIDE & JOY" APERÇOIT LE "HESQUIAT" POUR LA PREMIÈRE FOIS AU RADAR
LE "HESQUIAT" EST ENTRÉ DANS LE BROUILLARD
L'HOMME DE VEILLE QUITTE LA PASSERELLE DU "HESQUIAT"
TRACK OF "PRIDE & JOY"
SILLAGE DU "PRIDE & JOY"
COLLISION POSITION
POSITION DE L'ABORDAGE
THE INFORMATION ON THIS CHART HAS BEEN COMPILED BY THE MARINE CASUALTY INVESTIGATION BRANCH
LA DIRECTION DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS MARITIMES À COMPILÉ LES RENSEIGNEMENTS SUR CETTE CARTE
TRACK OF "HESQUIAT"
SILLAGE DU "HESQUIAT"
LOWE INLET
Mark Bluff
Salter Lake
Don Pt
Hepburn Pt
BRITISH COLUMBIA
VANCOUVER
VANCOUVER ISLAND
VICTORIA
"PRIDE & JOY"/"HESQUIAT"
SECTION OF CHS CHART No.3772
SECTION DE LA CARTE N°3772 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES

Constatations

Le 18 août 1989, le petit bateau de pêche immatriculé au Canada "PRIDE & JOY" ainsi que le transporteur de poisson "HESQUIAT" de taille importante ont été impliqués dans un abordage dans le brouillard et la noirceur parce que les deux navires ne se sont pas conformés à certaines dispositions du Règlement sur les abordages.

Il semble que l'abordage s'est produit à cause des facteurs suivants qui y a contribué.

Les deux navires

- N'ont fait aucune tentative pour utiliser le radiotéléphone VHF en vue de s'assurer des intentions de l'autre;
- les personnes de quart ne possédaient pas de formation sur le fonctionnement du radar et étaient seules dans la timonerie pour assumer les fonctions de navigateur, homme de barre et vigie;
- n'ont pas réduit leur vitesse ou mis les machines en marche arrière avant qu'il ne soit trop tard;
- les personnes de quart ne se sont pas rendu compte qu'il se développait une situation dangereuse et n'ont pas avisé l'opérateur/capitaine dans un délai suffisant pour évaluer la situation.

"PRIDE & JOY"

- Le matelot a effectué une série de changements de cap à bâbord d'après des renseignements radar insuffisants;
- le matelot est devenu désorienté dans le brouillard de même que la noirceur et a fait un cercle complet avant de heurter le côté bâbord du "HESQUIAT".

"HESQUIAT"

- Sans avoir pris les dispositions nécessaires à un passage sécuritaire et sans avoir aperçu le "PRIDE & JOY", a fait un changement de cap mineur à tribord d'après des renseignements radar insuffisants.

Autres constatations

Le "PRIDE & JOY" est demeuré à flot quelque temps après l'abordage, ce qui a fait que les survivants ont pu être secourus.

Le "PRIDE & JOY" ne transportait pas un nombre suffisant de gilets de sauvetage pour le nombre de membres d'équipage.

Le "PRIDE & JOY" a émis un appel de détresse sur la voie 78 au lieu de la voie 16 et n'a obtenu aucune réponse.

"DALEWOOD PROVIDER"

Chavirement, détroit Juan de Fuca (C.-B.), le 17 août 1989.

Résumé

On a apporté d'importantes modifications au senneur en aluminium de 39 tjb d'une longueur de 16,46 m "DALEWOOD PROVIDER" durant une période s'échelonnant sur 11 ans, dont l'allongement de l'arrière et le raccourcissement de l'avant; cette dernière modification a été faite dans le but de satisfaire au Règlement sur la pêche dans le Pacifique. Il obtient un certificat d'inspection des navires à vapeur qui viendra à échéance le 20 avril 1990. Le bateau pêche au large d'Annieville Slough, Vancouver (C.-B.).

Après avoir pêché durant trois jours, les deux cales à l'avant sont remplies et la prise est maintenant chargée dans la cale arrière; cette dernière s'étend sur toute la largeur du bateau et est divisé au moyen de planches de séparation. À 19h00 le 17 août 1989, la période de la pêche du saumon est terminée. Le bateau est alors lourdement chargé, les réservoirs de mazout et d'eau fraîche ne sont pas pleins, les mâts de charge sont déployés et les principaux panneaux d'écoutille sont en place mais non fixés; il quitte les lieux de pêche pour se diriger vers Vancouver. Le pilote automatique est en marche et le bateau file à une vitesse d'environ 8 kn. Vers 20h00, on observe de l'eau sur le pont à l'arrière. Les conditions météorologiques sont calmes; il n'y a pas de vagues et la visibilité est réduite dans le brouillard. Sans raison apparente, le gouvernail vient soudainement 'à droite toute' en réponse au pilote automatique. Le bateau commence à donner de la bande sur tribord puis s'engage dans un mouvement continu jusqu'à ce qu'il soit entièrement chaviré en 30 secondes; entre temps, l'équipage fuit par la porte du rouf à bâbord sans revêtir de gilet de sauvetage, largue et monte à bord du radeau de sauvetage gonflable. Quelque 15 à 20 minutes plus tard, un bateau de pêche qui naviguait dans le secteur porte secours aux survivants et les ramène à Vancouver. Le bateau demeure à flot en position chavirée; il est récupéré puis réparé à un coût estimé à 300 000$ avant d'être remis en service.

Constatations

Le "DALEWOOD PROVIDER" a chaviré vers 21h30 le 17 août 1989 et est resté à flot par conditions météorologiques relativement calmes alors qu'il se trouvait à une position au large de la rivière Jordan dans le détroit Juan de Fuca (C.-B.). Il semble que les facteurs suivants aient contribué au chavirement:

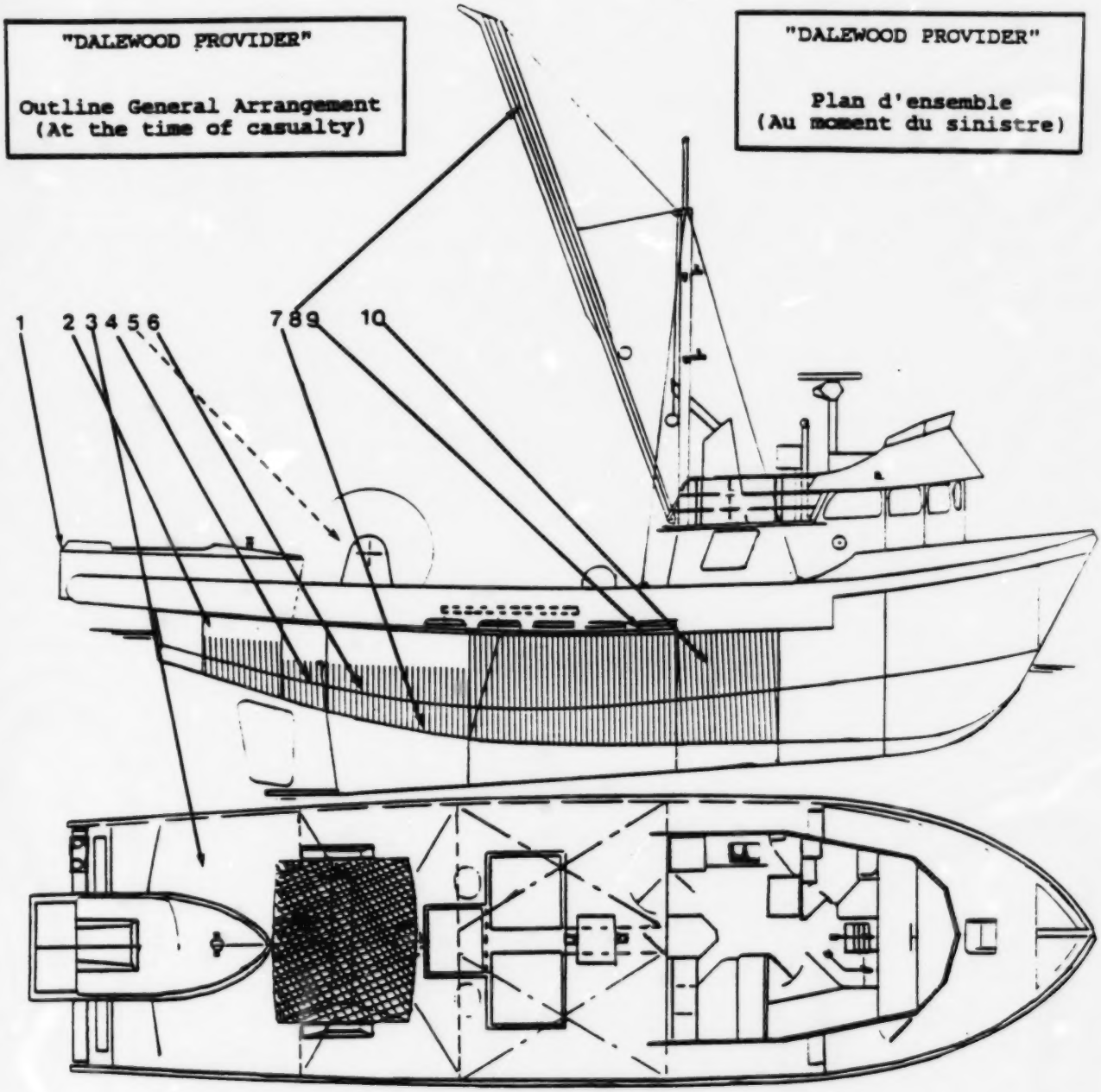
- le bateau était lourdement chargé et avait une assiette positive, sa stabilité transversale étant beaucoup moins élevée que la stabilité minimum exigée par les règlements;

"DALEWOOD PROVIDER"

Outline General Arrangement
(At the time of casualty)

"DALEWOOD PROVIDER"

Plan d'ensemble
(Au moment du sinistre)



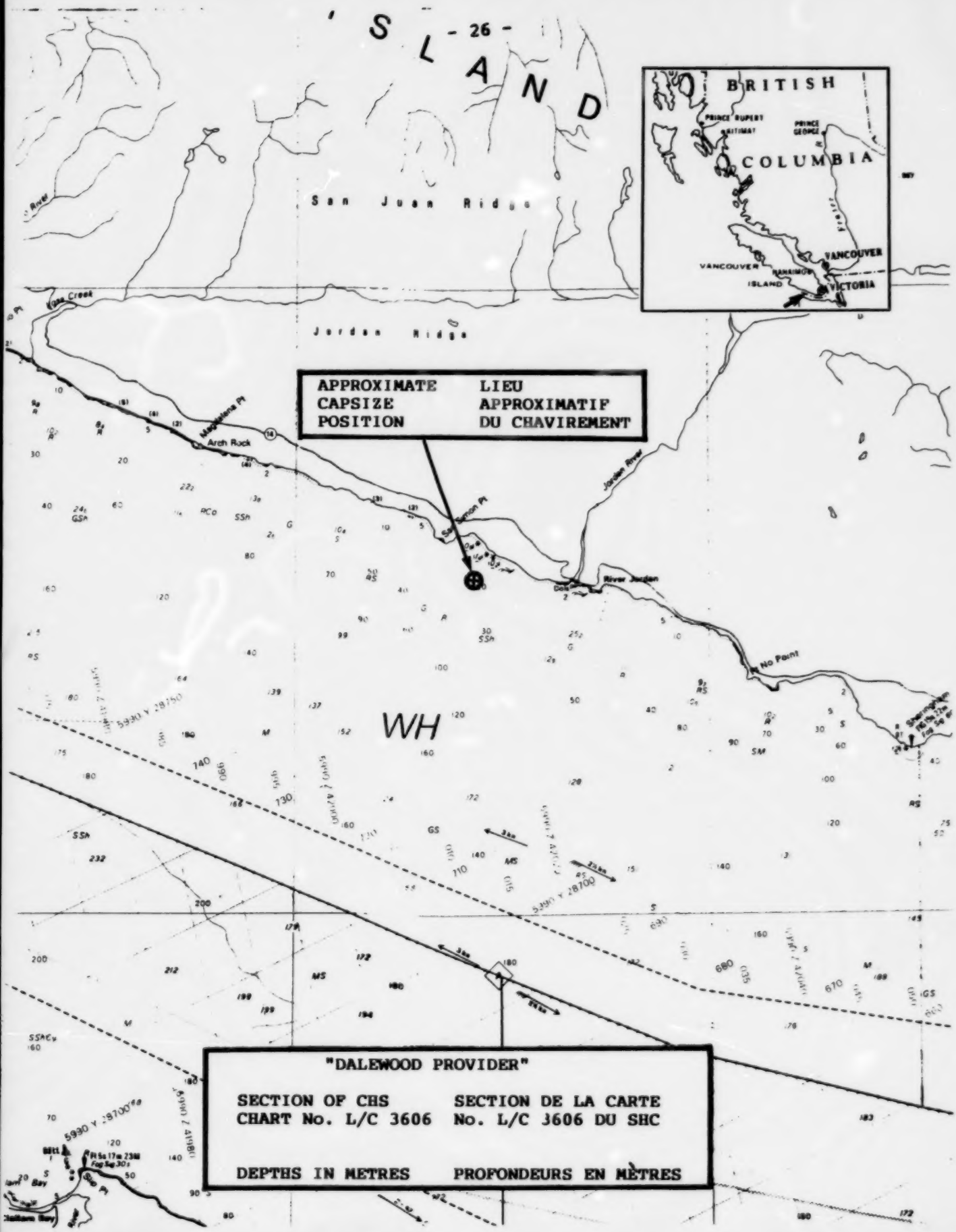
1. 15'0" Seine Skiff on deck
2. Aft fuel tank 50%
3. Water washing on deck
4. Fresh water tank 75%
5. Seine net on reel
6. Aft Hold load 50%
7. Hole on the lining hold
8. Ship Boom topped up
9. Forward Hold load 100%
10. Forward fuel tank 75%

"HARBOUR PROVIDER" - sister ship of "DALEWOOD PROVIDER".

"HARBOUR PROVIDER" - navire jumeau du "DALEWOOD PROVIDER".

"DALEWOOD PROVIDER" in the capsized state at Esquimalt.

Le "DALE PROVIDER" chaviré à Esquimalt.



"DALEWOOD PROVIDER"

SECTION OF CHS CHART No. L/C 3606

SECTION DE LA CARTE No. L/C 3606 DU SHC

DEPTHS IN METRES

PROFONDEURS EN MÈTRES

- l'effet de carène liquide de l'eau retenue à l'arrière du pont de travail peu avant le chavirement a réduit de manière importante la stabilité initiale et dynamique du bateau qui était déjà peu élevée;

- le mouvement imprévisible et subit du pilote automatique a mis le gouvernail 'à droite toute' alors que le bateau filait à environ 8 kn;

- la force centrifuge générée au cours du changement abrupt de cap a fait gîter le bateau à tribord;

- la masse accélérée et simultanée des liquides de même que de la prise à tribord ont créé des moments de gîte dynamique qui sont venus à bout de la capacité limitée du bateau à se redresser.

Autres constatations

Les modifications apportées au bateau au fil des ans ont élevé son centre de gravité et, bien qu'il ait été soumis à des inspections de la part de la Garde côtière canadienne de même que des assureurs, on n'a pas ré-évalué sa stabilité transversale durant cette période.

D'importantes modifications avaient récemment été apportées à l'arrière puis à l'avant, à la demande de Pêche et Océans Canada, sans en aviser la Garde côtière canadienne.

"MIDNIGHT ROCKERS"

Blessures à un membre d'équipage, banc George (N.-É.), le 19 septembre 1989.

Résumé

Le "MIDNIGHT ROCKERS", bateau de pêche de 33 tjb immatriculé au Canada, est stoppé dans le secteur du banc George (N.-É.) et roule facilement. Vers 18h00 le 19 septembre 1989, le "R.E.S. III", bateau de pêche de 14 tjb immatriculé au Canada, s'en approche et son opérateur indique qu'il désire s'entretenir avec un matelot. Celui-ci quitte l'abri du pont arrière et se dirige vers le pont avant exposé où il se tient du côté bâbord de la timonerie, sans en avertir le patron ni porter de VFI.

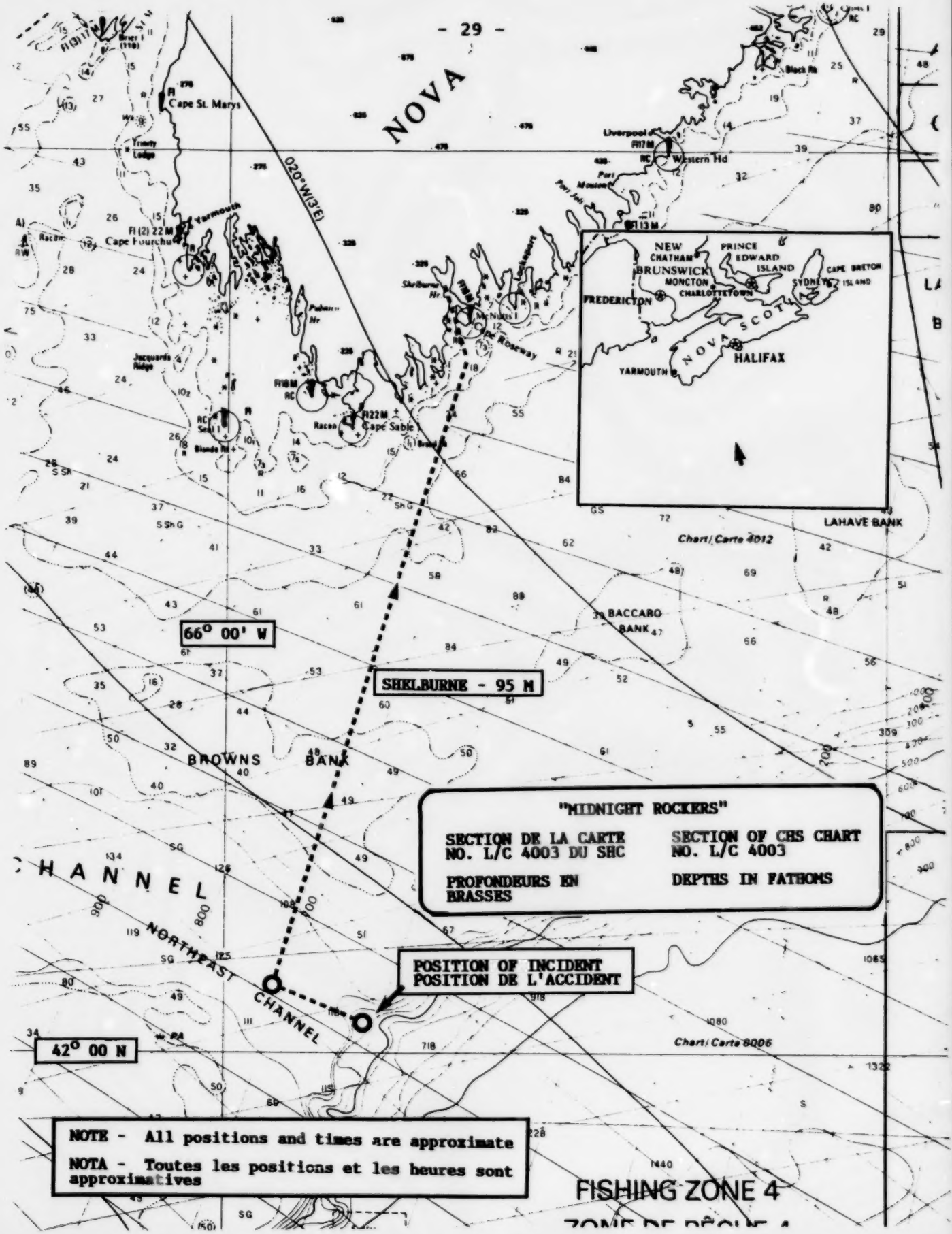
Le matelot tente, au moment où il peut atteindre l'étrave tribord du "R.E.S. III", de le repousser. Il perd alors pied et la partie supérieure de son corps est écrasée entre les deux bateaux. Il ne tombe heureusement pas à l'eau. La SRGC est avisée et le CCS de Halifax alerté, déclenchant ainsi une opération de recherche et sauvetage. Des tentatives d'évacuation médicale 'MEDEVAC' à l'aide d'un hélicoptère de Pêche et Océans Canada sont vaines, principalement à cause du brouillard et de la tombée du jour. Un navire de Pêche et Océans Canada ramène à terre le matelot qui a subi de graves blessures environ 19 heures après l'accident, ce qui suscite des critiques à propos des opérations de recherche et sauvetage dans la région. Le matelot blessé, transporté à l'hôpital, est toujours sous soins médicaux.

Constatations

Tandis que le "R.E.S. III" s'approchait du "MIDNIGHT ROCKERS", stoppé et porté par le roulis, afin de converser, un des membres de l'équipage du "MIDNIGHT ROCKERS" a tenté de repousser l'étrave tribord du "R.E.S. III" et a été écrasé entre les deux bateaux, subissant de graves blessures.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué aux blessures que l'un des membres de l'équipage du "MIDNIGHT ROCKERS" a subies:

- le matelot a quitté la sécurité relative du pont arrière pour le pont avant exposé et le patron ne s'y est pas opposé;
- voyant que le "R.E.S. III" s'approchait, le matelot a tenté de le repousser au lieu de s'en tenir éloigné;
- à un moment critique, le matelot a perdu l'équilibre puis est tombé et son torse a été écrasé entre les deux bateaux;
- le pont avant du "MIDNIGHT ROCKERS", conçu pour ne pas être glissant, n'avait pas reçu de traitement récent visant à conserver sa surface anti-dérapante originale;
- le propriétaire/opérateur du "R.E.S. III" n'a pas stoppé


NOVA
020°W(3°E)
Cape St. Marys
Yarmouth
Cape Sable
Liverpool
Western Hd
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON ISLAND
MONCTON
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
FREDERICTON
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
LAHAVE BANK
Chart/Carte 4012
BACCARO BANK
66° 00' W
SHELBURNE - 95 M
BROWNS BANK
CHANNEL
NORTHEAST CHANNEL
POSITION OF INCIDENT
POSITION DE L'ACCIDENT
42° 00 N
Chart/Carte 8006
"MIDNIGHT ROCKERS"
SECTION DE LA CARTE NO. L/C 4003 DU SHC
SECTION OF CHS CHART NO. L/C 4003
PROFONDEURS EN BRASSES
DEPTHS IN FATHOMS
NOTE - All positions and times are approximate
NOTA - Toutes les positions et les heures sont approximatives
FISHING ZONE 4

"R.E.S. III" (Outboard).
"R.E.S. III" (À l'extérieur).

"MIDNIGHT ROCKERS" -
port side forward
showing possible position
of deck-hand.

Vue de l'avant
du côté bâbord
montrant l'endroit où
il est possible que
le matelot se soit
trouvé.

son bateau suffisamment en temps pour maintenir une distance sécuritaire entre les deux bateaux.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué au retard à transporter le membre d'équipage blessé:

- le pilote et l'équipage de l'hélicoptère de Pêche et Océans Canada ont tenté de porter secours dans des conditions météorologiques qui se ne prêtaient pas à une évacuation médicale 'MEDEVAC' pour des raisons de sécurité;
- le pilote de l'hélicoptère a décidé d'interrompre la mission uniquement après que les dangers que couraient l'équipage soient devenus inacceptables et avoir tenu compte du fait que la réserve de carburant diminuait;
- le temps du vol de la base à l'Î-P-É, le besoin de faire le plein à Yarmouth et la visibilité réduite en-deçà des limites sécuritaires pour effectuer un vol ont également empêché d'utiliser un hélicoptère des services de recherche et sauvetage;
- le patrouilleur des pêches "LOUISBOURG", seul autre moyen de mener à bien un sauvetage par brouillard dense, a rejoint le "MIDNIGHT ROCKERS" et transporté le blessé à Shelburne (N.-É.).

Autres constatations

Le patron ainsi que l'équipage du "MIDNIGHT ROCKERS" avaient une connaissance minimale des premiers soins.

Le "MIDNIGHT ROCKERS" n'a pas essayé de se rendre à un port une fois que la première tentative d'évacuation médicale par hélicoptère se soit révélée vaine.

Les divers organismes impliqués ont agi de manière professionnelle mais n'ont pu réussir à cause des dangers inhérents au vol par brouillard.

L'hélicoptère de Pêche et Océans Canada n'avait pas participé à des exercices de recherche et sauvetage avec d'autres unités.

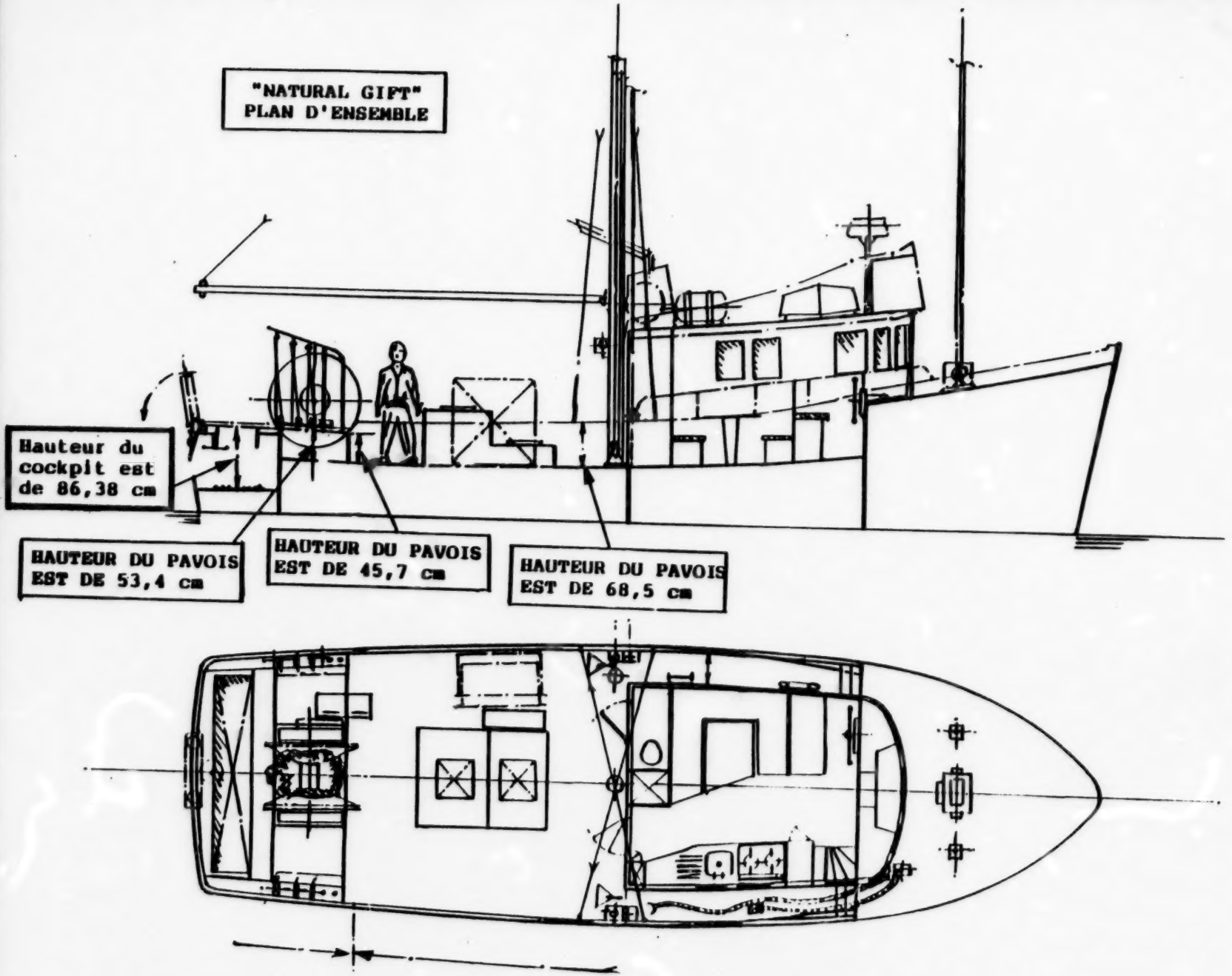
Le "MIDNIGHT ROCKERS" pêchait dans un secteur au-delà des limites mentionnées dans son certificat d'inspection.

Il a été heureux que, bien qu'ayant été écrasé, le matelot blessé n'ait pas lâché prise, étant donné qu'il ne portait pas de VFI.

La station radio à bord du "R.E.S. III" ne détenait pas de licence.

Le propriétaire du "R.E.S. III" ni le patron du "MIDNIGHT ROCKERS" ne détenait de certificat restreint de radiotéléphoniste.

"NATURAL GIFT"
PLAN D'ENSEMBLE



"NATURAL GIFT"

Perte par-dessus bord de l'opérateur, détroit Johnstone, (C.-B.), le 21 août 1989.

Résumé

Le "NATURAL GIFT" est un bateau de pêche aux filets maillants/à la ligne traînante de 13 tjb mesurant 12,8 m; il est de construction fermée et la Figure 1 donne son plan d'ensemble. Des obstacles sur le pont arrière, dont des élévations et des descentes, font qu'une personne se déplaçant à cet endroit doit avoir le pied sûr et être agile, davantage lorsque le pont n'est pas complètement sec comme c'était le cas au moment du sinistre à l'étude. La hauteur des pavois sur le pont arrière varie entre 68,5 cm au droit de l'écoutille principale et 12 cm au niveau du pont surélevé. La vue à partir du poste de commande est obstruée de manière à que l'on ne puisse voir la hanche tribord, le tableau arrière de même que le côté bâbord du pont principal.

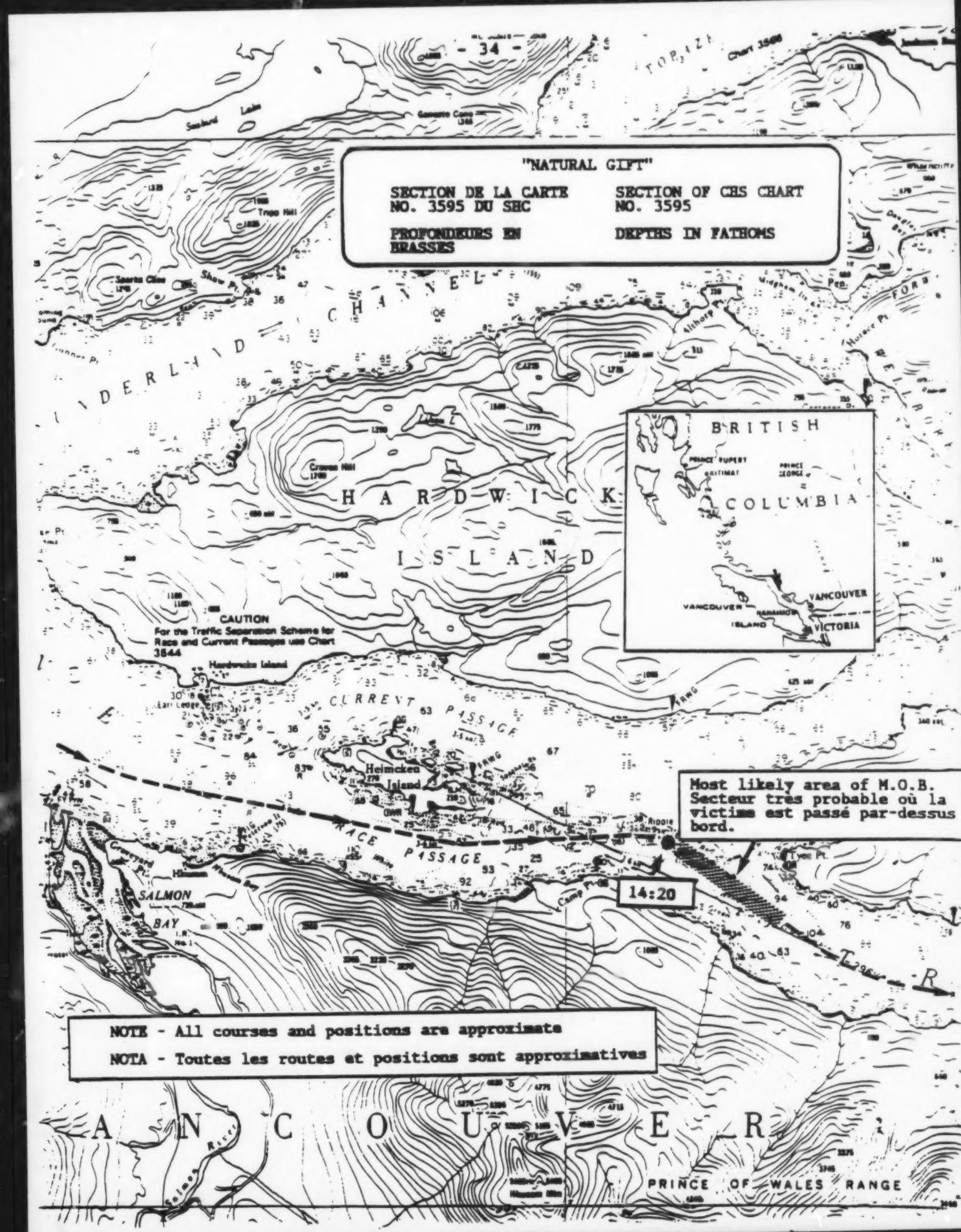
Le bateau transporte deux membres d'équipage, soit l'opérateur et son épouse, ainsi qu'une prise d'environ 2 461 kg de saumon qui a été déposé sur la glace. Le 21 août 1989, il transite dans le détroit Johnstone (C.-B.) par bonnes conditions météorologiques et mer calme. L'épouse de l'opérateur prend la barre à 14h15 tandis que ce dernier se dirige vers le pont pour ranger et nettoyer les engins de pêche utilisés la veille ainsi que le reste de la prise. Il porte les vêtements appropriés et des bottes en caoutchouc dont les extrémités sont rabattues mais il ne porte pas de VFI.

Vers 14h40, ne pouvant voir l'opérateur à partir du poste de commande de la timonerie, l'épouse va sur le pont et se rend compte qu'il n'est plus à bord après l'avoir appelé et cherché. Elle réduit la vitesse du bateau et entame des recherches. La SRCG est alertée, déclenchant ainsi une opération de recherche et sauvetage. Des recherches intensives sont entreprises dans le secteur, mais sans résultats. Le cas est référé à la GRC qui s'occupe des personnes disparues.

Constatations

Le 21 août 1989 entre 14h20 et 14h40, l'opérateur du petit bateau de pêche immatriculé au Canada "NATURAL GIFT" est tombé par-dessus bord à proximité de la pointe Camp (C.-B.) par bonnes conditions météorologiques tandis qu'il était en direction Sud dans le détroit Johnstone.

En l'absence de témoins oculaires, on ne connaît pas l'heure, l'endroit ou la cause précis de sa chute par-dessus bord. Parmi les diverses hypothèses, il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident:


"NATURAL GIFT"
SECTION DE LA CARTE NO. 3595 DU SHC
SECTION OF CHS CHART NO. 3595
PROFONDEURS EN BRASSES
DEPTHS IN FATHOMS
BRITISH COLUMBIA
VANCOUVER ISLAND
CAUTION
For the Traffic Separation Scheme for Race and Current Passages use Chart 3644
Hardwicke Island
Helmcken Island
DANGER CURRENT PASSAGE
RACE PASSAGE
SALMON BAY
Most likely area of M.O.B.
Secteur très probable où la victime est passé par-dessus bord.
14:20
NOTE - All courses and positions are approximate
NOTA - Toutes les routes et positions sont approximatives
VANCOUVER
PRINCE OF WALES RANGE

- l'opérateur avait l'habitude d'utiliser une vadrouille, un seau de même que du détergent liquide pour laver le pont et nettoyer les débris de poisson, période au cours de laquelle la marche sur le pont devient traître;

- l'aire de travail sur un petit bateau de pêche, en particulier près de l'arrière, était encombrée d'engins de pêche, de filets et de bacs à poissons, ce qui faisait qu'une personne devait avoir le pied sûr;

- le pavois en travers du tableau au niveau du pont surélevé n'était que de 125 mm (5") et fournissait peu de protection en entrant ou sortant du cockpit de pêche;

- on ne pouvait pas voir le pont arrière, surtout le cockpit et le côté bâbord à partir du poste de commande;

- il est probable que le bruit provenant de la machine principale ait empêché d'entendre les cris de demande d'áide dans la timonerie.

Il semble qu'une fois tombé par-dessus bord, l'opérateur ait perdu la vie à cause des facteurs suivants:

- on observait régulièrement de forts courants confus dans le secteur immédiat où l'opérateur est tombé par-dessus bord;

- la température froide de l'eau a limité son temps de survie à entre 2 et 2 ½ heures, s'il a pu maintenir la tête hors de l'eau;

- il ne portait aucun des vêtements de flottaison individuels qui se trouvaient à bord vu les bonnes conditions météorologiques, réduisant ainsi son temps de survie;

- bien qu'il ait été un bon nageur, les bottes de caoutchouc serrées descendues sous les genoux auraient gêné ses mouvements.

Autres constatations

Malgré que l'épouse ait été préoccupée, elle a gouverné seule le bateau puis transmis l'appel de détresse et les recherches du "NATURAL GIFT" dans le secteur immédiat du sinistre, bien que vaines. ont débuté rapidement.

Les chances de survie de l'opérateur auraient été augmentées s'il avait porté une combinaison thermique conçue pour le travail en mer ou une combinaison d'immersion.

"SOU'WEST MARINER"

Envahissement suivi de la perte totale, au large de la côte Est de la Nouvelle-Écosse, le 30 septembre 1989.

Résumé

Le chalutier côtier en bois de 82 tjb mesurant 18,23 m immatriculé au Canada "SOU'WEST MARINER" est muni de trois cloisons transversales; il est divisé en quatre compartiments qui sont, à partir de l'avant, les emménagements, le compartiment-moteur, la cale à poisson et la cambuse. Après avoir pris environ 9 000 kg de morue et d'aiglefin, le bateau quitte les lieux de pêche le 29 septembre 1989 en direction de Halifax avec trois membres d'équipage à son bord. À 20h00, on entend de la timonerie l'indicateur de niveau d'eau dans le compartiment-moteur après huit heures de navigation sans incident à une vitesse d'environ 10 kn par mer d'agitée à forte. Le patron, seul dans la timonerie, met les machines au point mort et alerte les autres membres d'équipage. Le patron constate, après être allé vérifier, qu'il y a près d'un mètre d'eau dans le compartiment-moteur et que l'eau a également pénétré dans la cale à poisson de même que la cambuse.

Le niveau d'eau continue à monter malgré le fait que l'on utilise trois pompes; à 22h00, l'eau recouvre les batteries ainsi que les circuits électriques, causant l'arrêt des pompes. Suite à une demande d'aide, deux pompes sont larguées par avion mais on n'en repêche qu'une. Après avoir vainement tenté de mettre la pompe en marche durant 85 minutes, l'équipage abandonne le bateau dans un radeau de sauvetage gonflable vers 01h00 le 30 septembre 1989. Le pont arrière du bateau est alors à fleur d'eau. Les membres d'équipage sont secourus à 01h25 et le canot de sauvetage de la Garde côtière canadienne "BICKERTON" les transporte à Port Bickerton (N.-É.) à 07h58.

Le bateau, évalué à 500 000$, coule environ quatre heures plus tard par 90 brasses de profondeur et on l'estime perte totale.

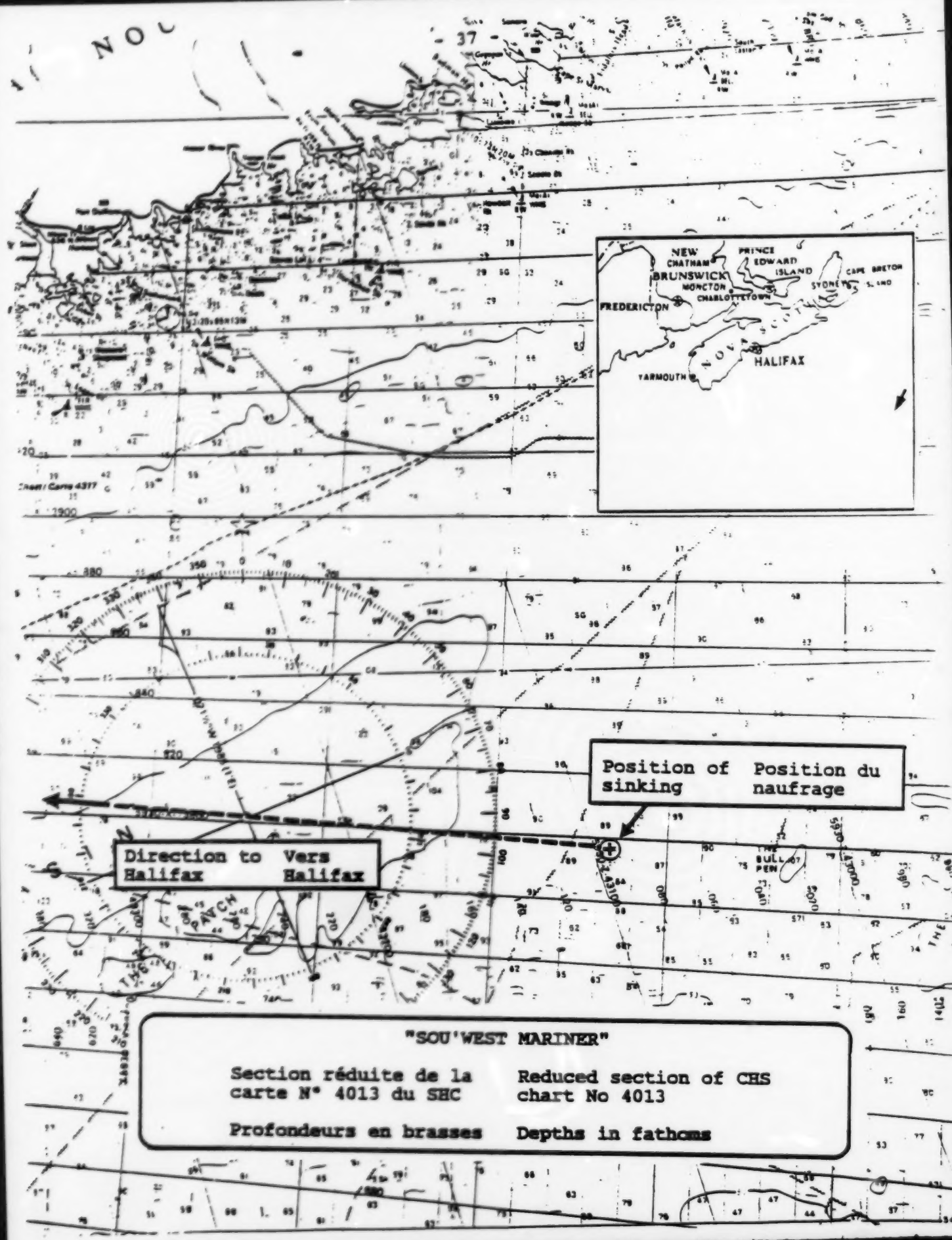
Constatations

Le bateau de pêche côtier "SOU'WEST MARINER" immatriculé au Canada a été envahi par les hauts et a coulé par mer d'agitée à forte alors qu'il était partiellement chargé. Bien que l'on n'ait pas pu en déterminer la cause précise, il semble que le bateau a été envahi et a coulé à cause des facteurs suivants:

- une planche de la coque de ce bateau de 7 ans s'est fissurée, faisant s'ouvrir les joints des planches;

- les joints se sont progressivement ouverts, permettant une voie progressive d'eau de mer à l'intérieur;

- les cloisons transversales ont permis l'envahissement


NEW BRUNSWICK
CHATHAM
MONCTON
PRINCE EDWARD ISLAND
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
CAPE BRETON
FREDERICTON
HALIFAX
YARMOUTH
Position of sinking
Position du naufrage
Direction to Halifax
Vers Halifax
"SOU'WEST MARINER"
Section réduite de la carte N° 4013 du SHC
Reduced section of CHS chart No 4013
Profondeurs en brasses
Depths in fathoms

par la coque et/ou la source de la fuite s'étendait sur plus d'un compartiment;

- les pompes du bateau n'ont pas pu contenir la voie d'eau;

- l'équipage n'a pas été capable de démarrer la pompe que le service de recherche et sauvetage lui a largué par avion;

- l'équipage souffrait de stress et de fatigue.

Autres constatations

Les instructions accompagnant les pompes que le service de recherche et sauvetage a largué par les airs étaient ambiguës.

Dans ce cas, l'emballage protecteur des bidons d'essence n'a pas supporté l'impact de la chute.

Les vapeurs d'essence dans le contenant présentaient un danger au moment d'ouvrir et de retirer le contenu.

La lampe de poche dans le contenant ne fonctionnait pas.

"MARITIMER"

Incendie entraînant une perte totale, près de Virgin Rocks (T.-N.), le 21 octobre 1989.

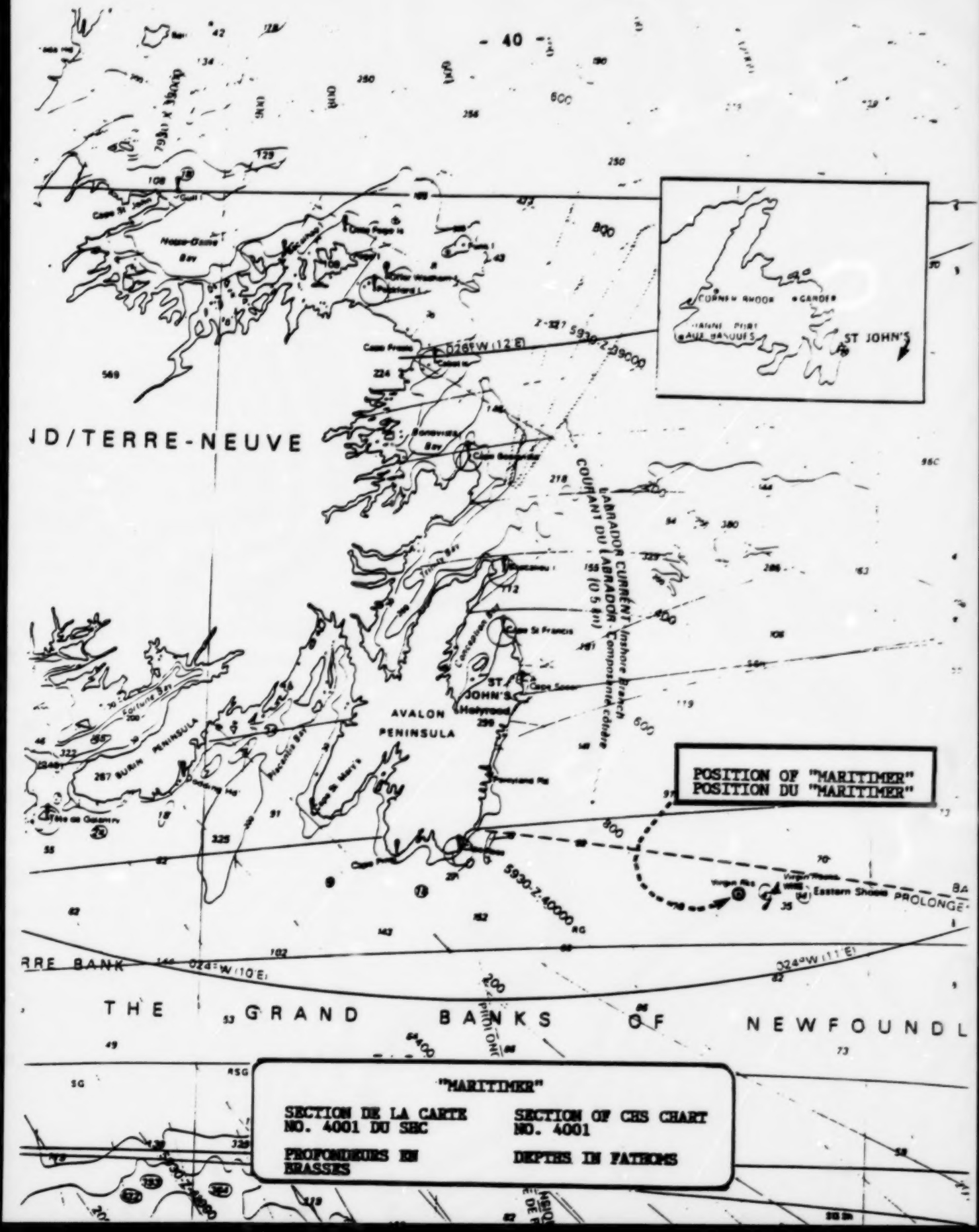
Résumé

Le bateau de pêche de 72 tjb mesurant 18,28 m de long immatriculé au Canada "MARITIMER" a été construit de bois à Shelburne (N.-É.) en 1968. La coque est divisée en quatre compartiments soit, à partir de l'avant, les emménagements, la salle des machines, la cale à poisson et la cambuse. Il a été inspecté pour la dernière fois en 1987 et on lui émet un certificat SIC 29 qui vient à échéance en octobre 1991, vu qu'il était conforme aux exigences des règlements. Il est classé navire au cabotage II, limité à des voyages n'excédant pas 60 milles au large des côtes. Le bateau est muni d'une chaufferette dont la plaque numérique indiquant le niveau de carburant a été effacé.

Le "MARITIMER" quitte les lieux de pêche environ 90 milles à l'Est de Cape Race avec une prise d'environ 20 000 kg de poisson et se dirige vers St.John's (T.-N.) ayant 9 personnes à son bord. Près de quinze minutes après le départ soit vers 11h00 le 21 octobre 1989, le patron, qui est à la barre, détecte une odeur de fumée et demande au chef mécanicien/second, qui se trouve sur le pont arrière, d'aller vérifier.

Il pénètre dans le gaillard d'avant/emménagement où il y a peu de fumée et réussit à fermer la soupape de dosage qui contrôle le débit d'huile vers la chaufferette située du côté bâbord à proximité de la cloison qui sépare les emménagements et la salle des machines. On ne peut alors pas apercevoir de flammes mais il doit évacuer l'endroit à cause de la fumée. Il reçoit la directive de continuer à surveiller et on lui tend un extincteur. L'incendie éclate dans le gaillard d'avant lorsqu'il tente de retirer la goupille en vue de presser la gâchette. La fumée remplit la timonerie et les deux doivent évacuer les lieux avant de pouvoir déverser le contenu de l'extincteur. Conformément aux directives du patron, le radeau de sauvetage gonflable est largué. Le patron réussit à émettre sur la voie 6 de la bande VHF un appel de demande d'aide à trois autres bateaux de pêche que l'on sait pêcher à environ 1,5 milles. L'équipage abandonne le bateau dans le radeau de sauvetage sans porter de gilet de sauvetage et est secouru peu après. Au moment du sinistre, les conditions météorologiques sont un ciel dégagé, une mer peu agitée, pas de vent et une visibilité de 10 milles.

Le bateau brûle jusqu'à la ligne de flottaison puis coule, représentant une perte évaluée à 550 000$. On n'a pas rapporté de blessé ni de pollution suite à ce sinistre.


ST JOHN'S
LABRADOR CURRENT
COURANT DU LABRADOR
AVALON PENINSULA
POSITION OF "MARITIMER"
POSITION DU "MARITIMER"
THE GRAND BANKS OF NEWFOUNDL
"MARITIMER"
SECTION DE LA CARTE NO. 4001 DU SHC
SECTION OF CHS CHART NO. 4001
PROFONDEURS EN BRASSES
DEPTHS IN FATHOMS

Constatations

Un incendie relié à une chaufferette à l'huile s'est déclaré à l'avant des emménagements à bord du bateau de pêche immatriculé au Canada "MARITIMER" peu après avoir quitté les lieux de pêche à proximité de Virgin Rocks (T.-N.) par bonnes conditions météorologiques, résultant en son abandon et à sa perte totale en mer.

L'engloutissement du bateau empêche son examen et la cause précise du mauvais fonctionnement de la chaufferette ne peut donc pas être établie. Parmi les diverses hypothèses, la cause la plus probable est:

- les indications oblitérées de la plaque numérique du réglage du contrôle du carburant ont permis un mauvais ajustement non intentionnel, faisant surchauffer la chaufferette;

- bien que l'on ait remarqué que la chaufferette ait été éteinte au moment où l'on a détecté la fumée, il est possible que le débit du carburant ait continué suite à une défectuosité de la soupape de dosage;

- le carburant dans la soupape de dosage s'est vaporé et s'est enflammé à cause de la température élevée à l'intérieur de l'appareil déjà surchauffé;

- l'espace était très sec, ayant continuellement été chauffé durant cinq jours.

Autres constatations

Le "MARITIMER" a lancé l'appel de demande d'aide sur la voie 6 de la bande VHF du radiotéléphone au lieu de la voie 16, fréquence internationalement désignée pour les appels de détresse.

Le bateau pêchait dans un secteur à l'extérieur des limites stipulées sur son certificat d'inspection.

Le bateau ne transportait pas d'embarcation de sauvetage, tel que requis par le Règlement sur l'équipement de sauvetage, et la date de l'entretien de son radeau de sauvetage était dépassée.

"ANGO"

Perte par-dessus bord d'un membre d'équipage, Davis Strait, les 11 et 12 novembre 1989.

Résumé

Le "ANGO" est un navire-usine/chalutier à pêche arrière de 1 169 tjb muni de congélateur qui est immatriculé aux îles Faeroe. Il participe à un voyage de pêche organisé en collaboration avec des compagnies de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve. Son équipage comprend 15 personnes venant des îles Faeroe, 10 Canadiens et un technicien/observateur japonais. Après avoir déchargé sa prise à Godthabb (NUUK) au Groenland, il revient sur les lieux de pêche canadiens, soit la zone 'OB' dans le Davis Strait, le 6 novembre 1989 afin de poursuivre ses activités.

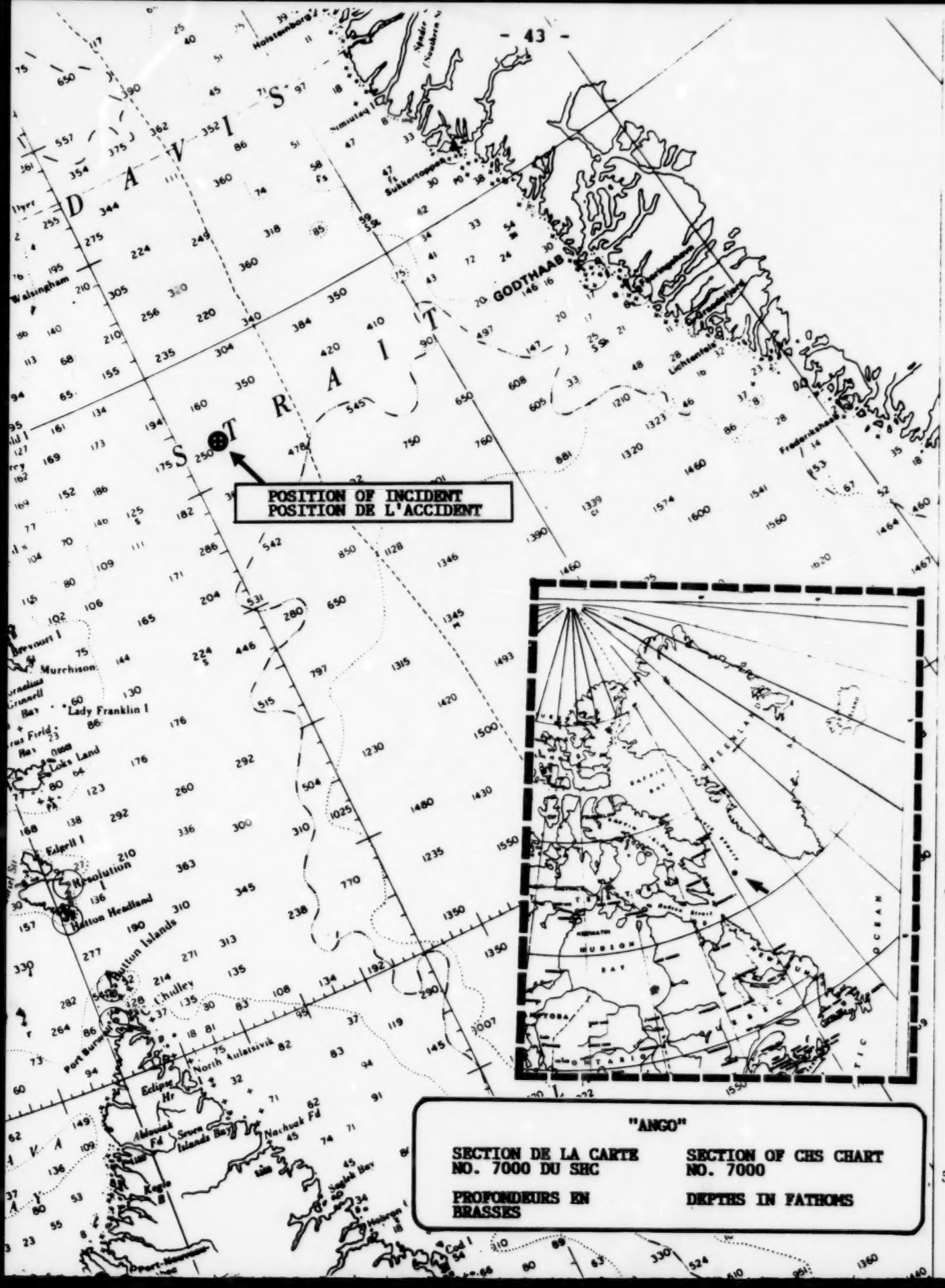
Le 11 novembre 1989, environ 50 tonnes de crevettes avaient été prises et transformées. Tandis que le filet est remorqué à la position approximative 68°18'N par 59°20'W vers 20h30, un membre d'équipage canadien qui travaille sur la ligne de transformation, M. Hearn, est souffrant et se plaint de crampes à l'estomac. Il avise son confrère et quitte l'aire de travail mais ne mentionne pas où il se rend ni s'il va chercher de l'aide.

Peu après 23h45, son confrère de travail va à la cuisine prendre un café, une fois son quart terminé. Il s'inquiète en apprenant qu'aucun autre membre d'équipage n'a vu M. Hearn depuis 20h30. Après des recherches infructueuses, le capitaine est avisé de la situation à 00h15 le 12 novembre. Les engins de pêche sont rentrés, les autorités canadiennes et des îles Faeroe sont avisées puis le navire commence immédiatement les recherches. Dix autres bateaux de pêche s'y joignent.

Les conditions météorologiques les 11 et 12 novembre 1989 sont des vents du SE de 35 à 45 kn, une mauvaise visibilité dans le grésil ainsi que la neige et la température à la surface de la mer entre +1°C et -1,3°C. On signale qu'il y a une couche de glace sur les ponts du navire. À 13h30 le 12 novembre, les conditions météorologiques et de mer se détériorent; les recherches sont donc annulées. Le cas est alors référé à la GRC en tant que personne disparue.

Les bateaux de pêche continuent à surveiller le secteur jusqu'au 21 novembre 1989 lorsque le bateau de pêche immatriculé aux îles Faeroe "FAROE PRAWN" prend dans ses filets à crevettes un corps identifié comme étant celui de M. Hearn à la position 64°18'N par 59°20,6'W.

Le corps est transbordé sur le "ANGO" puis évacué par avion vers St.John's (T.-N.). Une autopsie révèle que la cause de la mort est la noyade.



"ANGO"

SECTION DE LA CARTE NO. 7000 DU SHC	SECTION OF CHS CHART NO. 7000
PROFONDEURS EN BRASSES	DEPTHS IN FATHOMS

Constatations

Tandis que le bateau pêchait dans le secteur du Davis Strait par conditions météorologiques allant de modérées à mauvaises, M. William Hearn s'est senti mal durant son quart à bord du navire usine/crevettier "ANGO" immatriculé aux îles Faeroe sans que l'on en sache la cause. Il a quitté l'aire de travail à 20h30 le 11 novembre 1989, moment où il a été vu en vie pour la dernière fois.

En l'absence de témoins oculaires, il n'est pas possible de déterminer la cause précise de sa disparition mais, parmi les diverses hypothèses, il semble plausible qu'il soit sorti sur le pont glacé afin de prendre l'air et qu'il se soit appuyé alors sur la rambarde/le pavois ou qu'il ait été en train de vomir lorsqu'il a accidentellement perdu pied et est tombé par-dessus bord.

Une fois tombé par-dessus bord, ses chances de survie auraient été faibles à cause des facteurs suivants:

- il est possible que le bruit provenant du navire ait empêché d'entendre les appels de demande à l'aide;

- il s'est écoulé de trois heures à trois heures et demi avant de s'apercevoir qu'il était disparu;

- la température froide de l'eau ainsi que les conditions météorologiques ont considérablement réduit son temps de survie, surtout vu qu'il portait des vêtements légers.

Glossaire

ASPECT	Gisement par lequel le navire-cible nous perçoit
BFC	Base des Forces canadiennes
BLU	Bande latérale unique (radio)
BP	Bateau de pêche
CCM	Centre de contrôle de mission SAR
CCS	Centre de coordination de sauvetage
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
ECAREG	Système de trafic de l'Est du Canada
EFFET DE CARENE LIQUIDE	Diminution de la stabilité initiale d'un navire à la suite de l'envahissement accidentel par la mer d'un ou plusieurs compartiments
ELT	Radiobalise de détresse
EPIRB	Radiobalise de localisation des sinistres
FM	Modulation de fréquence
(G)	Route au gyrocompas
GCC	Garde côtière canadienne
GRC	Gendarmerie royale du Canada
GISEMENT	Angle que fait une direction donnée (astre ou objet) par rapport à l'axe du navire. Le gisement est compté de 0° à 360° à partir de l'avant du bateau et dans le sens des aiguilles d'une montre
HAUTEUR METACENTRIQUE	Distance entre le centre de gravité et le métacentre du navire
HYPOTHERMIE	L'abaissement de la température du corps qui produit un état de choc responsable à son tour du ralentissement des fonctions vitales
M	Mille marin (1 852 m)
(M)	Route au compas magnétique
MAYDAY	Communication de détresse

MEDEVAC	Evacuation médicale
MF	Fréquence moyenne
NORDREG	Système de trafic de l'Arctique canadien
PAN	Communication d'urgence
RLS	Radiobalise de détresse
SACSM	Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime
SAR	Recherches et sauvetage
SÉCURITÉ	Communication de sécurité
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SRGC	Station radio de la Garde côtière
STM	Services du trafic maritime
UHF	Ultra-haute fréquence
UTC	Temps universel coordonné
(V)	Route vraie
VHF	Très haute fréquence (radio)